

DAIMLER

Geschäftsbericht 2017



Wichtige Kennzahlen

Daimler-Konzern

	2017	2016	17/16
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
Umsatz	164.330	153.261	+7 ¹
Sachinvestitionen	6.744	5.889	+15
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	8.711	7.572	+15
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.005	3.874	-48
EBIT	14.682	12.902	+14
Konzernergebnis	10.864	8.784	+24
Ergebnis je Aktie (in €)	9,84	7,97	+23
Dividende je Aktie (in €)	3,65	3,25	+12
Beschäftigte (31.12.)	289.321	282.488	+2

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 8%.



Titelmotiv

Das Concept EQA ist das erste vollelektrische EO-Konzeptfahrzeug von Mercedes-Benz im Kompaktsegment. Für hohe Fahrdynamik sorgen sein permanenter Allradantrieb und zwei Elektromotoren, deren Systemleistung dank skalierbarer Batteriekomponenten auf über 200 kW gesteigert werden kann. In Kombination mit der intelligenten Betriebsstrategie von Mercedes-Benz erzielt das Concept EQA, je nach installierter Batteriekapazität, eine Reichweite von bis zu 400 Kilometern. Die hocheffiziente Lithium-Ionen-Batterie mit Pouch-Zellen liefert die Daimler-Tochter Deutsche ACCUMOTIVE. Das Concept EQA lässt sich via Induktion oder Wallbox aufladen und ist auch für Schnellladen vorbereitet.

Daimler-Geschäftsfelder >

Geschäftsfelder und Marken

	2017	2016	2015	17/16
€-Werte in Millionen				Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars				
Umsatz	94.695	89.284	83.809	+6
EBIT	9.207	8.112	7.926	+13
Umsatzrendite (in %)	9,7	9,1	9,5	.
Sachinvestitionen	4.843	4.147	3.629	+17
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	6.642	5.671	4.711	+17
davon aktivierte Entwicklungskosten	2.388	2.008	1.612	+19
Absatz (Einheiten)	2.373.527	2.197.956	2.001.438	+8
Beschäftigte (31.12.)	142.666	139.947	136.941	+2
Daimler Trucks				
Umsatz	35.707	33.187	37.578	+8
EBIT	2.380	1.948	2.576	+22
Umsatzrendite (in %)	6,7	5,9	6,9	.
Sachinvestitionen	1.028	1.243	1.110	-17
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.322	1.265	1.293	+5
davon aktivierte Entwicklungskosten	45	57	26	-21
Absatz (Einheiten)	470.705	415.108	502.478	+13
Beschäftigte (31.12.)	79.483	78.642	86.391	+1
Mercedes-Benz Vans				
Umsatz	13.164	12.835	11.473	+3
EBIT	1.181	1.170	880	+1
Umsatzrendite (in %)	9,0	9,1	7,7	.
Sachinvestitionen	710	373	202	+90
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	565	442	384	+28
davon aktivierte Entwicklungskosten	310	238	153	+30
Absatz (Einheiten)	401.025	359.096	321.017	+12
Beschäftigte (31.12.)	25.255	24.029	22.639	+5
Daimler Buses				
Umsatz	4.351	4.176	4.113	+4
EBIT	243	249	214	-2
Umsatzrendite (in %)	5,6	6,0	5,2	.
Sachinvestitionen	94	97	104	-3
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	194	202	184	-4
davon aktivierte Entwicklungskosten	30	11	13	+173
Absatz (Einheiten)	28.676	26.226	28.081	+9
Beschäftigte (31.12.)	18.292	17.899	18.147	+2
Daimler Financial Services				
Umsatz	23.775	20.660	18.962	+15
EBIT	1.970	1.739	1.619	+13
Neugeschäft	70.721	61.810	57.891	+14
Vertragsvolumen	139.907	132.565	116.727	+6
Sachinvestitionen	43	37	30	+16
Beschäftigte (31.12.)	13.012	12.062	9.975	+8

Die Daimler AG ist eines der erfolgreichsten Automobilunternehmen der Welt. Mit den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Financial Services ist Daimler weltweit die Nummer eins bei Premium-Pkw und der größte weltweit aufgestellte Nutzfahrzeugherrsteller. Daimler Financial Services bietet Finanzierung, Leasing, Flottenmanagement, Versicherungen, Geldanlagen und die Vermittlung von Kreditkarten sowie innovative Mobilitätsdienstleistungen an. Mehr Informationen: daimler.com



AMG

MAYBACH



Mercedes me

EQ



FREIGHTLINER®



Thomas
BUILT BUSES.



BHARATBENZ



FREIGHTLINER®



SETRA



BHARATBENZ

Mercedes-Benz Bank

Mercedes-Benz
Financial Services

Daimler Truck Financial

moovel

CAR
2GO

mytaxi

Inhalt

#1	1	C Geschäftsfelder	176
CORE	4	Mercedes-Benz Cars	178
CASE	24	Daimler Trucks	184
CULTURE	44	Mercedes-Benz Vans	189
COMPANY	50	Daimler Buses	192
ZUKUNFT GESTALTEN	54	Daimler Financial Services	195
Brief des Vorstandsvorsitzenden	56	D Corporate Governance	198
		Bericht des Prüfungsausschusses	200
		Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance Bericht	203
A An unsere Aktionäre	61	E Nichtfinanzieller Bericht	214
Der Vorstand	62	Nachhaltigkeit bei Daimler	216
Bericht des Aufsichtsrats	64	Umweltbelange	218
Der Aufsichtsrat	70	Arbeitnehmerbelange	222
Highlights 2017	72	Sozialbelange	227
Daimler am Kapitalmarkt	78	Compliance	229
Ziele und Strategie	82	Vermerk über die Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts	234
B Zusammengefasster Lagebericht	88	F Konzernabschluss	236
Grundlagen des Konzerns	90	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	238
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf	95	Konzern-Gesamtergebnisrechnung	239
Ertragslage	101	Konzernbilanz	240
Finanzlage	107	Konzern-Kapitalflussrechnung	241
Vermögenslage	115	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	242
Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)	118	Konzernanhang	244
Nachhaltigkeit und Integrität	121	 	
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	134	 	
Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2017	135	G Weitere Informationen	324
Vergütungsbericht	136	Versicherung der gesetzlichen Vertreter	326
Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen	152	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	327
Risiko- und Chancenbericht	155	Zehnjahresübersicht	334
Prognosebericht	170	Glossar	336
		Stichwortverzeichnis	337
		Daimler weltweit	338

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



CORE

Die Basis
weiter stärken

CASE

Den Wandel
vorantreiben

CULTURE

Innovative, flexible
Unternehmenskultur

COMPANY

Zukunftsweisende
Aufstellung



#1

“ ALS EINER DER
FÜHRENDEN FAHR-
ZEUGHERSTELLER ...”

Daimler fährt weiter auf Erfolgskurs: Auch als einer der führenden Fahrzeughersteller machen wir weiter Tempo und gestalten mit Nachdruck die Zukunft. Denn die Mobilität von morgen wird fundamental anders sein – in immer dynamischeren Märkten werden die Erwartungen unserer Kunden anspruchsvoller und vielfältiger. Damit Daimler vorne bleibt, fokussieren wir uns auf vier strategische Handlungsfelder. So wollen wir unsere wirtschaftliche Basis durch profitables Wachstum im globalen Kerngeschäft stärken: CORE. Unsere Ertragskraft nutzen wir, um den radikalen Wandel in der Automobilindustrie zu gestalten. Dafür investieren wir in die CASE-Zukunftsfelder Connected, Autonomous, Shared & Services und Electric mit dem Ziel, unser Kerngeschäft langfristig zu stärken. Um die Transformation wirkungsvoll zu unterstützen, erneuern wir gemeinsam mit den Mitarbeitern unsere Unternehmenskultur: CULTURE. Durch die angestrebte Neuaufstellung wollen wir Marktchancen noch besser nutzen: COMPANY. In Summe sind wir damit schlagkräftiger, schneller und erfolgreicher unterwegs – auf dem Weg zur Führungsposition bei Mobility next Level.

“ ... WOLLEN WIR DIE
ZUKUNFT DER
MOBILITÄT GESTALTEN.”



Die modellgepflegte Mercedes-Benz S-Klasse markiert mit innovativen Assistenzsystemen Meilensteine in Richtung autonomes Fahren und begeistert durch ihren luxuriösen Fahrkomfort.

CORE

“ KONSEQUENTES
WACHSTUM IM
KERNGESCHÄFT... ”

“ ... DURCH UNSERE PRODUKT-
UND SERVICEOFFENSIVE IN
ALLEN GESCHÄFTSFELDERN. ”

CORE

Die Basis weiter stärken

Nachhaltige Ertragsstärke im automobilen Kerngeschäft ist unser wirtschaftliches Fundament – und die Basis für die notwendigen Investitionen in die Zukunft. Deshalb will Daimler die weltweite Erfolgsstrategie in allen Geschäftsfeldern konsequent weiter ausbauen. Zum profitablen Wachstumskurs tragen unsere faszinierenden Premium-Pkw ebenso bei, wie die erfolgreichen Trucks, Vans und Busse. Die maßgeschneiderten Finanzierungs- und Leasingangebote von Daimler Financial Services unterstützen unsere Erfolge im globalen Kerngeschäft. Ergänzend zu den klassischen Märkten werden die Region Asien und insbesondere China weiterhin eine Schlüsselrolle spielen. Durch unser global aufgestelltes, flexibles Produktionsnetz und mit bestmöglicher Kundenorientierung fahren wir weiter auf Erfolgskurs.



MERCEDES-BENZ: NR. 1 BEI PREMIUM- FAHRZEUGEN



Premiumfahrzeuge von Mercedes-Benz begeistern unsere Kunden weltweit – und ungebremst.
Erstklassige Automobile sind die Basis unseres Kerngeschäfts. Das Modellportfolio von Mercedes-Benz ist dafür größer und vielfältiger als je zuvor: Mit wegweisendem Design und innovativen Technologien faszinieren die Fahrzeuge rund um den Globus. Pkw mit Stern fahren Verkaufsrekorde ein und stehen weltweit an der Spitze des Premiumsegments – ein Erfolg, zu dem die neue E-Klasse und die modellgepflegte S-Klasse von Mercedes-Benz entscheidend beitragen. Aus dieser Position der Stärke heraus macht Daimler weiter Tempo. Bis Ende des Jahrzehnts kommen zahlreiche neue Pkw-Modelle auf den Markt, viele davon ohne Vorgänger im aktuellen Portfolio. Unser internationales Produktionsnetzwerk und unsere flexible Modulstrategie bauen wir aus, mit dem langfristigen Ziel einer effizienten Fertigung – für ein nachhaltiges Wachstum.



Mit der Neuauflage der Mercedes-Benz G-Klasse erlebt die Offroad-Legende die größte Veränderung ihrer Erfolgsgeschichte und bleibt sich dennoch treu.

SOUVERÄN AUF JEDEM TERRAIN

Mercedes-Benz SUVs überzeugen On- und Offroad mit ihren besonderen Qualitäten. Mit sieben Modellen in allen Klassen ist Mercedes-Benz weltweit im Wachstumsmarkt der Geländewagen hervorragend positioniert. Und unsere Modell-Offensive zahlt sich aus: Die Kunden sind von den Fahrzeugen mit der formvollendeten SUV-Ästhetik und vorbildlichen Technik vollauf begeistert. Noch nie wurden so viele Fahrzeuge des GLA, GLC, GLC Coupé, GLE, GLE Coupé, GLS und der G-Klasse ausgeliefert. Mit einem zweistelligen Absatzplus gewinnen die SUVs mit Stern einen Spitzenplatz im weltweit wachsenden Segment. Gute Gründe, um in unsere Geländewagen weiterhin größte Aufmerksamkeit zu investieren: als Tempomacher für Daimler.



Das dynamische GLC Coupé erfreut unsere Käufer rund um den Globus und zeigt sich damit als besonders verkaufsstark.

Der GLA avancierte aus dem Stand zu einem Erfolgsmodell im Segment der kompakten SUVs, das er prägte und neu definierte.



Das sportlich-elegante E-Klasse Coupé repräsentiert mit seiner reduzierten Formensprache die Weiterentwicklung des Mercedes-Benz Designs.



TRAUMWAGEN MIT STERN

Roadster, Cabriolets und Coupés von Mercedes-Benz lassen die Kundenherzen höher schlagen. Traumwagen, wie der legendäre Flügeltürer, sind Teil des Mercedes-Benz Markenmythos. Heute bieten wir Dream Cars für unterschiedlichste Ansprüche in allen Klassen. Mehr denn je steht hier der Stern für modernen Luxus in herausragender Vielfalt. Mit Erfolg: Mercedes-Benz Roadster, Cabrios und Coupés sind weltweit höchst begehrte. Die Traumwagenfamilie umfasst den SL und SLC sowie das C-Klasse Cabriolet als Einstiegsmodell in die Mercedes-Benz Cabrio-Welt sowie den offenen Luxus-Viersitzer S-Klasse Cabriolet. Auch das Mercedes-Maybach Cabriolet und das E-Klasse Coupé sind besondere Glanzlichter in unserem Portfolio.



Die atemberaubenden Coupés und Roadster
der Mercedes-AMG GT-Baureihe werden
im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen in Manu-
fakturcharakter gefertigt.



Das Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet definiert
mit sinnlich-emotionalem Design und technischen
Innovationen den Luxus der Zukunft.

TEMPO IM WACHSTUMSMARKT CHINA

Mercedes-Benz erzielt Verkaufsbestwerte im boomenden Asien. Die Marke mit dem Stern ist in zahlreichen Ländern rund um den Globus zulassungsstärkste Premiummarke. Insbesondere in der Region Asien-Pazifik sind die Pkw von Mercedes-Benz hervorragend unterwegs. Im vergangenen Jahr wurden hier mehr Fahrzeuge ausgeliefert als je zuvor. China trägt als größter Einzel- und Wachstumsmarkt entscheidend zum herausragenden Ergebnis bei. Auch in Südkorea und Indien sind unsere begehrten Premiumfahrzeuge stark gefragt und erreichen Bestwerte beim Absatz. Viele Pkw produzieren wir bereits lokal vor Ort. So liefern im Werk Peking bis heute über eine Million Fahrzeuge vom Band, und innerhalb von nur vier Jahren haben wir die Verkäufe in China mehr als verdreifacht. Zahlreiche neue Modelle feiern mittlerweile Premiere in Asien. Auch damit unterstreicht Daimler den hohen Stellenwert der asiatischen Erfolgsmärkte und fährt hier weiter auf der Überholspur.

Stark gefragt: Der Absatz von Mercedes-Benz Pkw hat sich in China zwischen 2013 und 2017 mehr als verdoppelt.





Immer mehr zufriedene Kunden: Jedes zweite Neufahrzeug wird von Daimler Financial Services finanziert oder verleast.

WELT-KLASSE FINANCIAL SERVICES

Maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasingangebote beschleunigen unser Automobil-Business. Einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren ist unser attraktives und innovatives Dienstleistungsangebot rund um die Fahrzeugfinanzierung und -versicherung. Damit fährt Daimler Financial Services seit Jahren Rekordzahlen ein. Die Strategie des profitablen Wachstums wollen wir konsequent und mit hohem Tempo fortsetzen. Weltweit finanziert und verleast Daimler Financial Services jedes zweite Neufahrzeug des Daimler-Konzerns – und das internationale Portfolio wächst weiter. Mit einem Plus von 14 Prozent bei neuen Leasing- und Finanzierungsverträgen hat der Finanzdienstleister im Jahr 2017 erneut eine Bestmarke erreicht. So bleibt Daimler auch in Zukunft mit einer hohen Taktzahl im automobilen Kerngeschäft unterwegs.

 daimler-financialservices.com

DAIMLER TRUCKS: WELTWEIT FÜHREND



Seit Erfindung des Lkw vor 120 Jahren ist Daimler Trucks immer Pionier der Branche geblieben – und weiterhin im Aufwind. Als Nummer eins im weltweiten Lkw-Business machen wir uns genau dort stark, wo unsere Kunden sind: mit der optimalen Erfahrung, Kompetenz und Aufstellung für überzeugende Produkte und Services. Basis für den Erfolg sind sechs starke Fahrzeugmarken unter dem Dach von Daimler Trucks. Damit wollen wir das Logistikgeschäft auch in Zukunft prägen. Weltweit bieten wir maßgeschneiderte Einsatzlösungen und wegweisende Lkw-Technologien. So etwa seit Anfang des Jahres 2017 den neuen Freightliner Cascadia für den nordamerikanischen Markt und den neuen FUSO Super Great für japanische Kunden. Seit Anfang 2017 wird der neue Freightliner Cascadia produziert und ist mit unserem integrierten Antriebsstrang ausgestattet. Bei allen neuen schweren Lkw von Mercedes-Benz, Freightliner und FUSO kommen Komponenten der globalen Daimler Trucks-Plattformstrategie zum Einsatz. Die standardisierte Architektur für Elektrik und Elektronik ist ein weiterer Erfolgsfaktor für uns als Lkw-Weltmarktführer.

daimler.com/produkte/lkw

Mit der neuen Generation des FUSO Flaggschiffs Super Great will Daimler Trucks die Marktposition in Japan weiter ausbauen.





Durch kontinuierliche Optimierungen im Antriebsstrang und bei der Aerodynamik bringt der Actros immer wieder niedrigere Verbrauchswerte auf die Straße.



75 Jahre Freightliner und 50 Jahre Western Star:
Zwei wichtige Jubiläen unterstreichen die starke
Marktpräsenz von Daimler Trucks in Nordamerika.



**FAHRZEUGE FÜR
JEDEN MARKT**



Mit mehr als 60.000 BharatBenz Lkw auf indischen Straßen markiert Daimler Trucks nur fünf Jahre nach Markteinführung einen weiteren Meilenstein.

Als Weltmarktführer mit globaler Präsenz ist Daimler Trucks nah bei den Kunden. Wir erkennen Kundenansprüche schnell und stellen uns mit passenden Lösungen darauf ein. Deshalb wollen wir unsere starke Position in unseren Kernmärkten und neuen Märkten weiter ausbauen. So hat Daimler Trucks im Jahr 2012 mit BharatBenz erstmals eine marktspezifisch zugeschnittene Marke eingeführt. Die modernen Lkw in den Gewichtsklassen von neun bis 49 Tonnen werden lokal für den indischen Markt gefertigt. In unserem indonesischen Werk in Wanaherang laufen seit 2017 Mercedes-Benz Lkw vom Band. Zusätzlich zu FUSO Fahrzeugen produziert Daimler Trucks hier künftig Schwerlast-Lkw mit Stern für den indonesischen Markt. Mit der Marke FUSO hat Daimler Trucks seit über 40 Jahren eine sehr starke Stellung in dem südostasiatischen Land. Im weltweit größten Lkw-Markt China gibt Daimler ebenfalls Vollgas: durch das Joint Venture Beijing Foton Daimler Automotive (BFDA) mit Beiqi Foton Motor. In Summe sind das beste Voraussetzungen für Daimler Trucks, um sich auch künftig an die Spitze der internationalen Lkw-Märkte zu setzen.



Im Jahr 2017 hat Daimler gemeinsam mit seinem Partner Beiqi Foton Motor mehr als 112.000 mittelschwere und schwere Lkw der Marke Auman in China produziert.

EIN STARKES VAN-PORTFOLIO

Eine umfassende Produktpalette ist Motor unserer »Mercedes-Benz Vans goes global«-Strategie. Mit dem Transporter-Komplettangebot für private und gewerbliche Einsätze ist Daimler im weltweit wachsenden Van-Markt ideal positioniert. Ob X-Klasse, der Stadtlieferwagen Citan, die Midsize-Vans Vito (in den USA »Metris«) und V-Klasse inklusive den Marco Polo Modellen oder der große Transporter Sprinter – der Midsize-Pickup, die Nutzfahrzeuge, Großraumlimousinen sowie die Reise- und Freizeitmobile von Mercedes-Benz Vans stehen weltweit für Zuverlässigkeit, Qualität und Wertbeständigkeit.

Mit der X-Klasse besetzt Mercedes-Benz als erster Premiumhersteller weltweit das vielversprechende Segment der Midsize-Pickups. Das Segment der mittelgroßen Pickups ist global, volumenstark und besitzt noch weiteres Wachstumspotenzial. Mit seinen Pickup-typischen Stärken und dem Anspruch von Mercedes-Benz an Design, Komfort, Sicherheit und Vernetzung schlägt die X-Klasse die Brücke zwischen gewerblicher und privater Nutzung, ländlichem und urbanem Einsatz – und ist damit nicht nur Nutzfahrzeug, sondern auch ein Lifestyle- und Familienfahrzeug. Die X-Klasse erweitert damit das Portfolio von Mercedes-Benz Vans um eine vierte Baureihe – an der Schnittstelle zwischen Pkw und Nutzfahrzeugen, wo wir bereits

mit dem Vito und der V-Klasse erfolgreich sind. Angesprochen werden nicht nur Pickup-Besitzer, die sich zusätzlich mehr Pkw-typische Eigenschaften wünschen, sondern auch Kunden, die bislang einen Pkw, Van oder SUV fahren.

 daimler.com/produkte/transporter

Eine wichtige Säule des Erfolgs bilden Midsize-Transporter mit Stern. Hier punktet die Großraumlimousine V-Klasse als Fahrzeug für Familien, Sport- und Freizeitaktive. Sie verbindet die Funktionalitäten klassischer Vans mit den Stärken der Mercedes-Benz Limousinen. Die neue V-Klasse RISE erweitert seit 2017 die Modellreihe. Auch die Marco Polo Reise- und Freizeitmobile auf Basis der V-Klasse und des Vito sind besonders erfolgreich unterwegs – erstmals auch als Rechtslenker in Australien und Großbritannien. Nach dem Marco Polo und dem Marco Polo ACTIVITY ergänzt seit 2017 das kompakte Freizeitmobil Marco Polo HORIZON die Produktfamilie.

 daimler.com/produkte/reisemobile

Der neue Marco Polo HORIZON vereint Funktionalität mit wertigem Design – und begeistert damit weitere Kundengruppen.

**Stylish und robust: Mit der X-Klasse spricht
Mercedes-Benz weltweit unterschiedlichste
Käufergruppen an.**



ERFOLGS- GESCHICHTE

Der Mercedes-Benz Sprinter begründete den Markt der Large-Vans – und fährt seitdem von Rekord zu Rekord. Mit mehr als 3,4 Millionen ausgelieferten Modellen, die in über 130 Ländern unterwegs sind, ist der Sprinter eines der erfolgreichsten Nutzfahrzeuge aller Zeiten und ein Bestseller im Daimler-Portfolio. Über den gewerblichen Einsatz hinaus spielt der Großtransporter auch im wachsenden Reisemobilmarkt eine immer wichtigere Rolle. Mit dem voll vernetzten neuen Sprinter läutet Mercedes-Benz Vans das digitale Transporter-Zeitalter ein und erfindet das weltweite Transporter-Segment einmal mehr neu. Durch zahlreiche Innovationen und noch mehr Vielseitigkeit bietet unser neuer Large-Van maßgeschneiderte Lösungen für unterschiedliche Kunden und Branchen. Mit neuen Antriebsvarianten bietet die neue Modellgeneration zudem passgenaue Lösungen für die vielfältigen Ansprüche im wachsenden Reisemobilmarkt.

 daimler.com/konzern/geschaeftsfelder/mercedes-benz-vans



Die Einführung des neuen Sprinters startet in Europa im ersten Halbjahr 2018, gefolgt von den weiteren Märkten – hier wird das Transporter-Segment einmal mehr neu definiert.



Ob als zuverlässiger Partner im Handwerk, als Lieferwagen, Großraumtaxi oder Einsatzfahrzeug: Der Allrounder Vito fährt weltweit in vielen Branchen auf der Erfolgsspur.

REKORD-GARANTEN

Der Vito und die Großraumlimousine V-Klasse sind weitere Tempomacher in der globalen Wachstumsstrategie von Mercedes-Benz Vans. Die Midsize-Transporter mit Stern begeistern und überzeugen unsere Kunden auf der ganzen Welt. Der Mercedes-Benz Vito und die V-Klasse zeigen sich beide mit anhaltend hohen Wachstumsraten als starke Absatztreiber. Mit ihrem attraktiven Design und der hohen Variantenvielfalt setzen sie Maßstäbe im jeweiligen Segment. Der vielseitige Midsize-Van Vito verbindet Raumangebot mit Wertigkeit und besticht durch hohe Anpassungsfähigkeit. Und die V-Klasse vereint die Wertanmutung eines Mercedes-Benz Pkw mit den Stärken eines Midsize-Vans. Seit 2016 liefert Mercedes-Benz Vans Modelle des Vito sowie der V-Klasse auch im weltweit größten Automobilmarkt China aus. Die Fahrzeuge sind »Made in China for China« und laufen beim lokalen Daimler-Joint-Venture Fujian Benz Automotive Co. Ltd (FBAC) in Fuzhou vom Band.

WELTWEIT ERFOLGREICH UNTERWEGS



Der Stadtbus-Bestseller Mercedes-Benz Citaro ist jetzt auch als zukunftsweisende Hybridvariante auf dem Markt.

Daimler Buses ist weiter im Aufwind: mit wegweisenden Stadt- und Reisebussen über acht Tonnen, der globalen Aufstellung und innovativen Mobilitätslösungen. Unser Full-Line-Angebot der Busmarken Mercedes-Benz, Setra und BharatBenz deckt vielfältige Ansprüche ab. Darüber hinaus überzeugen die Produkte durch ihre Sicherheit, Effizienz und Umweltverträglichkeit. Die Servicemarken OMNIplus und BusStore sowie das weltweite Servicennetz und flächendeckende Dienstleistungsangebote runden unser Portfolio ab – und sorgen auch künftig für Antrieb im Daimler-Bussegment.

 daimler.com/konzern/geschaefsfelder/daimler-buses

Auch unsere Stadtbusse punkten mit Neuigkeiten. So senkt der Hybridantrieb im Mercedes-Benz Citaro zusammen mit der neuen Elektrohydraulik-Lenkung den Kraftstoffverbrauch weiter. Außerdem läuft unsere Vertriebsoffensive in den neuen Märkten auf Hochouren. In Kenia, Kamerun und der Elfenbeinküste hat Daimler Buses zwei neue Modelle auf den Markt gebracht. Damit reagiert Daimler Buses in Ost- und Zentralafrika auf die wachsende Nachfrage nach komfortablen, sicheren Bussen für den Personentransport. Hier zahlt sich zudem unser globales Produktionsnetzwerk aus: Die Chassis für den lokalen Aufbau stammen aus unseren Buswerken in Indien und Brasilien.



Jetzt ergänzen der neue Setra
Doppelstockbus S 531 DT
und die Setra TopClass 500
unser Erfolgsportfolio.

Zwei Reisebus-Welt premieren im boomenden Fernbusmarkt.

2017 war ein besonderes Jahr für Daimler Buses: Der neue Setra Doppelstockbus S 531 DT und die Setra TopClass 500 überzeugen durch ihre Effizienz, Variabilität, Komfort und Sicherheit. Ebenfalls Premiere feierte der Hochdecker-Reisebus Mercedes-Benz Tourismo RHD. Er überzeugt Transportunternehmen, Fahrgäste und Fahrer gleichermaßen durch seine Wirtschaftlichkeit, Sicherheit, Funktionalität und den hohen Komfort.

 daimler.com/produkte/busse/setra
 daimler.com/produkte/busse/mercedes-benz





CASE

“ FAHRZEUGE DER ZUKUNFT
SIND VERNETZT, AUTONOM,
ELEKTRISCH UND WERDEN
GETEILT... ”

“ ...IM INTELLIGENTEN MIX
ENTWICKELN WIR MOBILITÄT
FUNDAMENTAL NEU. ”



CASE

Den Wandel vorantreiben



Connected, Autonomous, Shared & Services, Electric – in der Verbindung aller CASE-Zukunftsfelder wandelt sich Daimler vom Automobilhersteller zum Mobilitätsdienstleister und gestaltet »Intuitive Mobilität«: mit komfortablen, nutzerfreundlichen Produkten und Services, die das Leben und die Mobilität unserer Kunden einfacher machen. So elektrifizieren wir unsere Pkw, Trucks, Vans und Busse. Allein in der Pkw-Sparte wollen wir bis 2022 mindestens zehn vollelektrische Modelle einführen – vom smart bis zum SUV. Vernetzte Fahrzeuge und digitale Dienste sind schon heute verkaufsentscheidend: Mit Mercedes me, Mercedes PRO oder Uptime bieten wir umfassenden Zugang zu Marken- und Dienstleistungswelten. Mobilitätsservices wie car2go, moovel, mytaxi oder der pilotierte On-Demand Ridesharing-Service ViaVan werden immer wichtiger. Zusätzlichen Drive entwickeln wir mit Innovationsplattformen wie STARTUP AUTOBAHN oder Lab1886. Der smart vision EQ fortwo ist autonom, personalisierbar, kommunikativ und elektrisch. In diesem Konzeptfahrzeug vereinen wir erstmals alle CASE-Felder und nutzen das enorme Potenzial, das sich im intelligenten Mix entwickelt.

 daimler.com/case



C

Connected

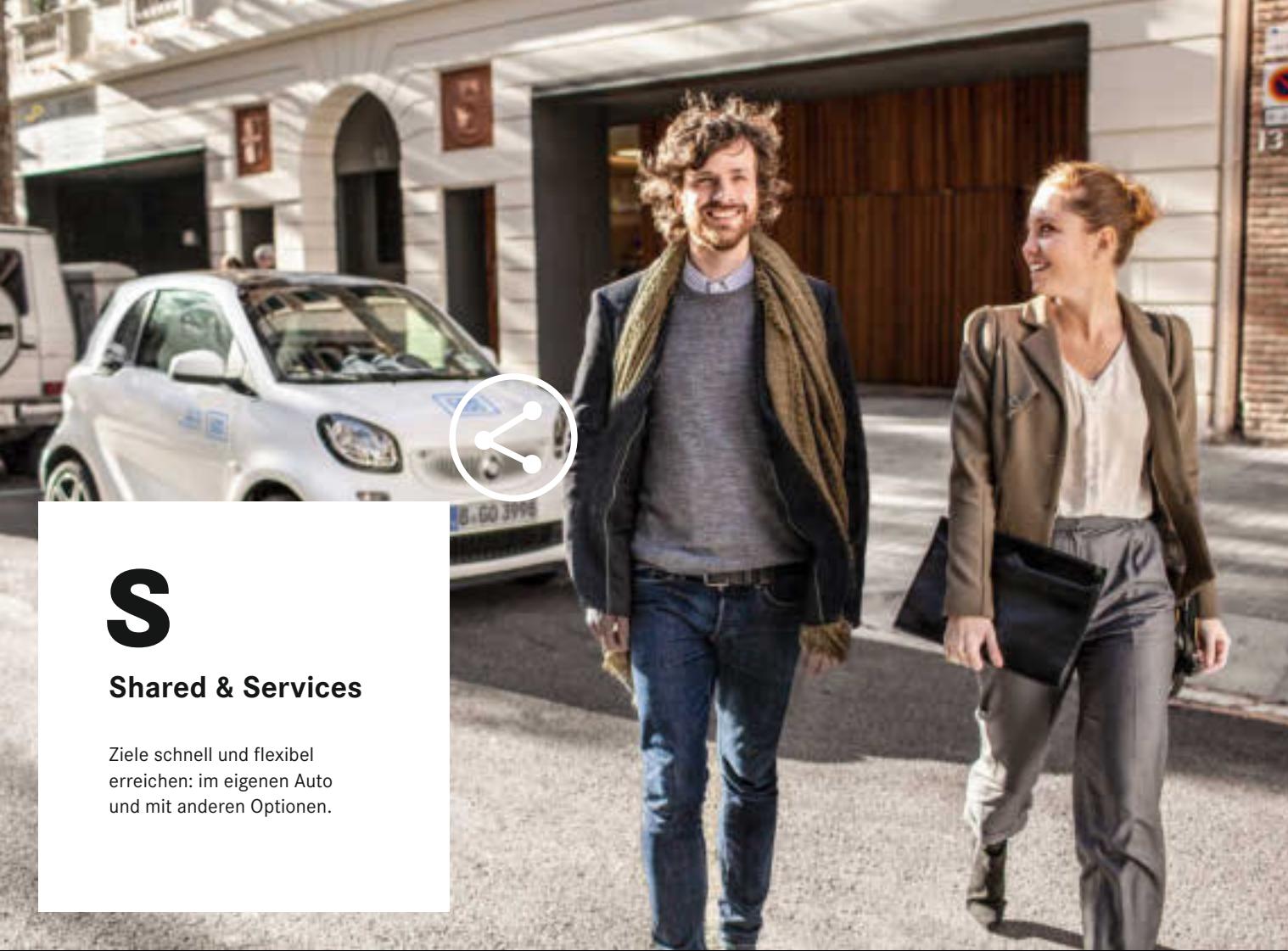
Vernetzte Automobile unterstützen den Fahrer und kommunizieren mit der Umgebung.



A

Autonomous

Flüssiger Verkehr, flexible Logistikprozesse und entspannte Fahrerlebnisse mit selbstfahrenden Autos.



S

Shared & Services

Ziele schnell und flexibel erreichen: im eigenen Auto und mit anderen Optionen.



E

Electric

Elektrifizierte Fahrzeuge plus Serviceinfrastruktur sind die Zukunft.

CASE – diese vier Buchstaben ändern die Mobilität fundamental. Wie Daimler in Verbindung der vier Zukunftsfelder die Mobilität der Zukunft neu gestaltet, zeigt der neue interaktive Web-Auftritt.

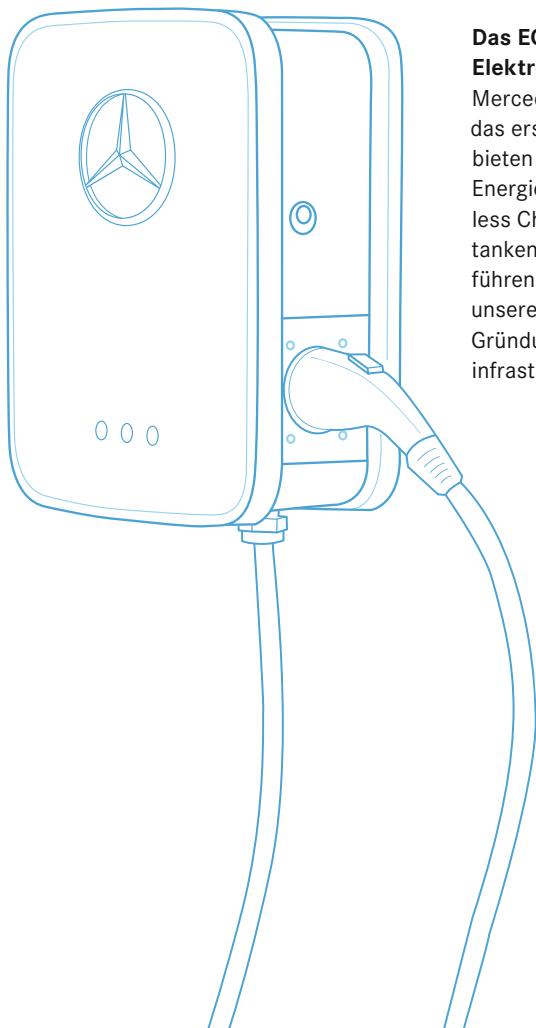
daimler.com/case



EQ: ELECTRIC INTELLIGENCE

Unsere Elektro-Offensive nimmt mit dem Concept EQA weiter Fahrt auf. Die modulierbare Basisarchitektur unserer Technologie- und Produktmarke EQ eignet sich für SUV, Limousinen und weitere Modellreihen. Jetzt zeigt Mercedes-Benz mit dem Concept EQA, wie ein kompakter EQ aussehen könnte. Das Konzeptfahrzeug besitzt zwei Elektromotoren mit einer Systemleistung von bis zu 200 Kilowatt. Ein Permanent-Allradantrieb sorgt für hohe Fahrdynamik. Durch seine intelligente Betriebsstrategie erzielt die batterieelektrische Studie Concept EQA eine Reichweite von rund 400 Kilometern und gibt damit einen technologischen Ausblick in eine elektrifizierte Zukunft. Die Lithium-Ionen-Batterie liefert die Daimler-Tochter Deutsche Accumotive. Das Concept EQA lässt sich via Induktion oder Wallbox aufladen und ist für das Schnellladen vorbereitet. Damit verkörpert das Concept EQA vom Erfinder des Automobils alles Wesentliche moderner Elektromobilität.

 mercedes-benz.com/EQ



Das EQ-Ökosystem ist Wegbereiter für eine umfassende, kundenorientierte Elektromobilität. EQ steht für »Electric Intelligence« und leitet sich von den Mercedes-Benz Markenwerten »Emotion und Intelligenz« ab. Ab 2019 wollen wir das erste EQ-Serienmodell produzieren, den EQC. Zusätzlich zu Elektrofahrzeugen bieten wir aber noch mehr: von Wallboxen über Ladeservices bis hin zu Home-Energiespeichern. Eine Vision beim Aufladen an öffentlichen Stationen ist Seamless Charging. Der Mercedes me-basierte Service ermöglicht es, überall Strom zu tanken und zu bezahlen. Durch strategische Kooperationen, etwa mit dem weltweit führenden Ladelösungsanbieter ChargePoint, forcieren wir den weiteren Ausbau unseres intelligenten EQ-Ökosystems. Ein weiterer wichtiger Schritt ist hierbei die Gründung des Joint Ventures »IONITY« zum Aufbau einer öffentlichen Schnellladeinfrastruktur an den Hauptverkehrsachsen in Europa.

Das Concept EQA in bestechender Elektro-Ästhetik,
verbunden mit Fahrspaß, hoher Alltagstauglichkeit
und Sicherheit.



Das intuitive, lernfähige Multimediasystem MBUX Mercedes-Benz User Experience läutet eine neue Ära beim Infotainment ein und geht in der neuen A-Klasse in Serie.

IM DIALOG MIT DEM AUTO

Mercedes me macht Fahrzeuge zu mobilen Assistenten.

Die personalisierten digitalen Dienste rund um Konnektivität, Service, Finanzierung und Mobilität wurden erneut erweitert. Der mit dem Deutschen Preis für Online-Kommunikation ausgezeichnete Service »Digitale Vorfreude« begleitet unsere Kunden vom Neuwagenkauf bis zur Auslieferung. Diese können in Deutschland den Produktionsstatus in Echtzeit verfolgen: als völlig neues Markenerlebnis und exklusiven interaktiven Service. Damit Kunden auch ohne ihren Mercedes-Benz mobil bleiben, bietet die Mercedes me App mit der Integration von moovel, mytaxi und car2go einen umfassenden Mobilitätservice. Über den Mercedes me connect-Dienst »In Car Office« lassen sich bestimmte Office-Funktionen sowie eigene Telefon- und Kalenderdaten im Fahrzeug nutzen. Das Feature »In Score« bietet Nachlässe von bis zu 20 Prozent auf die Versicherungsprämie, abhängig von der persönlichen Fahrweise. Bald sollen die »Ask Mercedes App« als digitale Bedienungsanleitung mit Augmented Reality Funktion und weitere Online-Dienste unsere Kunden im Alltag spürbar entlasten.

 mercedes-benz.com/de/mercedes-me



Das digitale Serviceportal Mercedes me wird mittlerweile in 36 Ländern von weit über 1,5 Millionen Mercedes me-Kunden aktiv verwendet und geschätzt.

Frauen im Fokus. Mit den Community- und Inspirationsplattformen von »She's Mercedes« unterstreichen wir den Anspruch, ganzheitlich auf die Wünsche und Bedürfnisse weiblicher Kunden einzugehen – vom Vertrieb über die Kommunikation bis hin zum Aftersales. Dadurch tritt die Marke Mercedes-Benz in einen intensiveren Dialog mit Frauen und kann ein noch überzeugenderes Premium-Markenerlebnis bieten.

 mercedes-benz.com/de/mercedes-me/inspiration/she

URBANE MOBILITÄT? UNSER ZUKUNFTSKONZEPT!

Der smart vision EQ fortwo legt den Schalter um für mehr Flexibilität und Individualität im öffentlichen Nahverkehr. Dank Schwarmintelligenz und Bedarfsvorhersage holt der autonom und elektrisch fahrende smart vision EQ fortwo seine Fahrgäste am gewünschten Ort ab. Bedient wird das Konzeptfahrzeug ausschließlich per Smartphone. Über den Black Panel Grill an der Front sowie seitliche Projektionsflächen bietet der smart vision EQ fortwo für das Carsharing bis dato unbekannte Individualisierungsmöglichkeiten. Entlastet von Fahraufgaben, können die Passagiere im Innenraum entspannen oder sich mit einem Mitfahrer austauschen. Als erstes Konzeptfahrzeug von Daimler verzichtet der smart vision EQ fortwo auf Lenkrad und Pedale. Zugleich ist es das erste Fahrzeug, in dem wir alle CASE-Zukunftsfelder komplett abbilden. Ein Ansatz, der für unsere Kunden große Vorteile bringen soll: urbane Mobilität mit höchstem Komfort, mehr Individualität und einer ganz neuen Form von Kommunikation.



Ohne Lenkrad, Pedale und Fahraufgaben: Der smart vision EQ fortwo eröffnet Kunden künftig neuartige Möglichkeiten urbaner Mobilität.



Der vollelektrische E-FUSO Vision One ist eine zukunftsweisende Lösung für den Transport von schweren Gütern im innerstädtischen Verkehr.

VOLL UNTER STROM

Mit der neuen Marke E-FUSO elektrifiziert Daimler die gesamte FUSO Produktpalette. Das Bedürfnis der Öffentlichkeit nach einem sauberen, leisen urbanen Verteilerverkehr steigt. Als Antwort darauf bringt unsere Nutzfahrzeugtochter Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) den FUSO eCanter auf die Straße. Der leichte eCanter ist umweltfreundlich, wirtschaftlich und überzeugt mit einer Reichweite von bis zu 100 Kilometern. Der Antrieb wird durch sechs Hochvolt-Lithium-Ionen-Batterien versorgt. Bei der Etablierung des eCanter kann FUSO zahlreiche Daimler-Partnerschaften nutzen: etwa Mercedes-Benz Energy als Anbieter lokaler Energiespeicherung und den Ladestationsanbieter ChargePoint. Ziel von MFTBC ist die vollständige Elektrifizierung aller FUSO Lkw-Baureihen. Das Konzept für den vollelektrischen Schwer-Lkw E-FUSO Vision One mit einer Reichweite von bis zu 350 Kilometern untermauert unseren Anspruch, Vorreiter im Bereich elektrischer Nutzfahrzeuge zu sein.



TOTAL VERNETZT

Daimler Trucks macht Tempo für unsere Kunden: mit dem Truck Data Center und digitalen Diensten.

Durch Vernetzung und Digitalisierung lassen sich Lkw effizienter einsetzen. Als Vorreiter bietet Mercedes-Benz Lkw eine intelligente Vernetzung von Fahrzeug, Mercedes-Benz Service und Transportunternehmen – durch Mercedes-Benz Uptime. Während des Einsatzes werden die Fahrzeugsysteme in Echtzeit überprüft und kritische Zustände frühzeitig gemeldet. Ziel ist, Pannen und ungeplante Reparaturen zu vermeiden und planmäßige Werkstattaufenthalte zu optimieren. Mit der neuen FleetBoard Manager-App bietet Mercedes-Benz den schnellen, kostenlosen Einstieg in die Konnektivität. Per Smartphone-App sind Informationen zur Fahrzeugflotte wie Auslastung, Laufleistung, Fahrzeugpositionen, Kraftstoffverbrauch und Kostensparpotenziale abrufbar. Voraussetzung für beide Dienste und bereits bestehende Lösungen ist das neue Truck Data Center – als Gehirn vernetzter Lkw. Auf Basis der international standardisierten Elektrik-/Elektronik-Architektur setzen wir das Vernetzungsmodul markenübergreifend bei Daimler Trucks ein und passen es an regionale Kundenbedürfnisse an.

LEISTUNGSSCHUB

Als erster Lkw-Hersteller bringt Daimler einen Truck-Platoon auf öffentliche US-Highways. Das Kundeninteresse an digital gekoppelten Lkw für den Straßengüterverkehr wächst. Aus unabhängig hintereinander fahrenden Trucks entsteht ein teilautomatisierter Lkw-Platoon. Das trägt dazu bei, die Sicherheit zu erhöhen, die Fahrer zu entlasten und die Kraftstoffeffizienz durch geringere Fahrzeugabstände zu verbessern. Nach erfolgreichen Erprobungen auf Teststrecken kann Daimler Trucks North America (DTNA) mit Erlaubnis der regionalen US-Regulierungsbehörde die Platooning-Tests auf öffentlichen Highways fortführen: im ersten Schritt beim »Pairing« zweier Freightliner New Cascadia Sattelschlepper. Auch abseits der Straße überzeugen vernetzte Nutzfahrzeuge. Bei einem Test auf einem Gelände in der Nähe des Frankfurter Flughafens zeigten vier vernetzte Mercedes-Benz Arocs Sattelzugmaschinen, wie die fahrerlose Schneeräumung eines Flugfelds höchst produktiv umgesetzt werden kann – und wie Daimler Trucks mit der neuesten Technik »Remote Truck Interface« den Weg frei macht für die Zukunft.

ANBIETER VON GESAMTLÖSUNGEN

Mit adVANce liefert Mercedes-Benz Vans passgenaue Branchenlösungen. Im Rahmen der strategischen Initiative adVANce wandelt sich Mercedes-Benz Vans vom Fahrzeugherrsteller zum Anbieter ganzheitlicher Transport- und Mobilitätslösungen. adVANce umfasst alle CASE-Zukunfts-felder und soll in insgesamt fünf Innovationsfeldern Antworten auf die Megatrends und zentralen Herausforderungen in der Transportbranche liefern. Bei DIGITAL@VANS geht es vor allem um Konnektivität und die digitale Vernetzung der Fahrzeuge. Mit SOLUTIONS@VANS werden Hardwarelösungen entwickelt, die das Tagesgeschäft der Kunden effizienter machen können. Im Mittelpunkt von RENTAL@VANS stehen innovative Mietmodelle, SHARING@VANS beinhaltet neue Konzepte beim öffentlichen Personentransport. eDRIVE@VANS konzipiert einen umfassenden Ansatz zur Elektromobilität. Damit entwickelt Mercedes-Benz Vans neuartige Produkte und Dienstleistungen – und definiert einmal mehr den Weg in die Zukunft des Transports.



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.



Über den webbasierten Service Mercedes PRO connect ist der Fuhrparkmanager mit allen Fahrzeugen und Fahrern verbunden.

WEGWEISENDE KONZEPTE

Mercedes-Benz Vans elektrifiziert alle gewerblichen Transporter-Baureihen. Den Anfang macht der mittelgroße Transporter eVito, der seit November 2017 bestellbar und ab der zweiten Jahreshälfte 2018 lieferbar ist. Auf den batterie-elektrischen Vito soll 2019 der eSprinter folgen. Im Fokus der ganzheitlichen Elektrostrategie »eDRIVE@VANS« stehen nicht nur elektrische Transporter, sondern auch ein Ökosystem, das auf den wirtschaftlichen Nutzen der E-Flotte abgestimmt ist. Die maßgeschneiderten Systemlösungen sollen die gesamte Wertschöpfungskette abdecken und beinhalten unter anderem eine leistungsstarke, intelligente Ladeinfrastruktur, Mietfahrzeuge, ein Fahrer-Trainingsprogramm zur effizienten Fahrzeugnutzung sowie Konnektivitätslösungen zur optimalen Fahrzeugauslastung in Verbindung mit dem individuellen Ladezustand, der Batteriereichweite und Routenplanung in Echtzeit.

Verknüpfte Zustellprozesse sorgen für mehr Effizienz auf der letzten Meile. Im Rahmen der Zukunftsinitiative adVANce kombiniert Mercedes-Benz Vans Transporter mit Lieferdrohnen und Lieferrobotern. So wurde ein Mercedes-Benz Sprinter bei einem Pilotversuch zum mobilen Belade- und Transport-Hub für acht autonom fahrende Roboter. Das Gesamtkonzept wird jetzt ausführlich mit Logistikunternehmen erprobt. In Zürich wurden weltweit erstmalig online bestellte Produkte beim Pilotprojekt Vans & Drones ausgeliefert. Dabei kamen zwei Drohnen und zwei Mercedes-Benz Vito mit integrierter Landeplattform zum Einsatz.

Mercedes PRO hebt den Service für die Transportbranche auf ein neues Niveau. Die Online-Dienstleistungsplattform macht bestehende professionelle Services sowie neu entwickelte Anwendungen für den Arbeitsalltag zentral auf einer Plattform nutzbar. Hier erhalten gewerbliche Kunden Zugang zu individualisierbaren, ganzheitlichen Lösungen und Dienstleistungen von Mercedes-Benz Vans. Das Angebot soll schrittweise ausgebaut werden und Konzepte, die weit über den klassischen Transporter hinausgehen, beinhalten – von Konnektivitäts-, Mobilitäts- und Transportlösungen bis hin zu Flotten- oder Gesamtsystemlösungen.

 pro.mercedes-benz.com

ZERO EMISSION

Der Countdown für den vollelektrischen Mercedes-Benz Citaro läuft. Die Nachfrage nach einem sauberen und wirtschaftlichen Öffentlichen Nahverkehr wächst weltweit. Daher bleibt auch die Entwicklung des Stadtbus-Bestsellers Citaro nicht stehen. Auf den Citaro hybrid folgt konsequent der nächste Schritt von Daimler Buses: der vollelektrische Citaro. Sein Antrieb mit Lithium-Ionen-Batterien ist ebenso ein Meilenstein wie das modulare Batteriekopf für unterschiedliche Einsätze im Stadtverkehr. Zusätzlich zur Aufladung an der Steckdose im Depot wird Mercedes-Benz auch Systeme für Zwischenladungen liefern. Eine weitere Besonderheit ist das Thermomanagement für Antrieb und Klimatisierung des Busses. Der Energieverbrauch sinkt so deutlich, was einer höheren Reichweite bei identischer Batteriegröße gleichkommt. Damit fährt der neue Mercedes-Benz Citaro lokal emissionsfrei durch die Stadt – und in den ÖPNV der Zukunft.

Daimler Buses gestaltet die Zukunft der Mobilität: durch innovative Fahrzeuge und neuartige Dienstleistungen. Gemeinsam mit dem On-Demand-Ride-Sharing-Fahrdienst CleverShuttle will Daimler Buses im Rahmen einer strategischen Kooperation flexible Lösungen für On-Demand-Mobilität anbieten. Damit können Verkehrsverbünde und -unternehmen ihre Angebote jederzeit optimal auf den Fahrgastbedarf abstimmen.

Die Serienfertigung des vollelektrischen Mercedes-Benz Citaro soll Ende 2018 starten.





EINSTEIGEN UND LOSFAHREN

Innovative Mobility Services von Daimler sind im Aufwind. Der weltweite Bedarf im Zukunftsfeld Shared & Services legt weiter zu, besonders stark in China. Mit unserem Mobilitätsdienstleister Daimler Financial Services sind wir für alle Ansprüche breit aufgestellt: ob mit car2go, dem weltweit führenden Unternehmen beim flexiblen Carsharing, mit den moovel-Mobilitätsservices oder auch mit Fahrdienstleistungen von Blacklane bis hin zu unserer Beteiligung an Flixbus. Mit mytaxi ist Daimler sogar der führende App-basierte Taxivermittler in Europa. Durch die Übernahme von Athlon Car Lease sind wir zudem zum Full-Service-Dienstleister beim Flottenmanagement für Pkw und Vans in Europa avanciert. Auch in Zukunft wollen wir unser Mobilitätsportfolio erweitern: Mit der Beteiligung an Turo gehen wir beispielsweise einen weiteren Schritt beim Ausbau des Peer-to-Peer Carsharings. Und durch das Investment in Via ist Mercedes-Benz Vans im Bereich des On-Demand Ridesharing tätig. So unterstützt Daimler mit Smartphone-basierten Mobilitätskonzepten die optimale Nutzung bestehender Verkehrsinfrastrukturen für eine flexible, umweltfreundliche Mobilität von morgen.

 daimler-financialservices.com



Die mytaxi App revolutionierte eine ganze Branche. Taxifahren mit mytaxi ist einfach und effizient – von der Bestellung über die bargeldlose Bezahlung bis hin zur Bewertung der Fahrt. Mit 70 Millionen Fahrgästen und 120.000 registrierten Taxifahrern in über 70 Städten in elf europäischen und zwei südamerikanischen Ländern ist mytaxi die größte Serviceplattform dieser Art in Europa. Durch den Zusammenschluss des führenden App-basierten Taxivermittlers mytaxi mit Hailo und Taxibeat steht mytaxi nun in Deutschland, Griechenland, Großbritannien, Irland, Italien, Österreich, Polen, Portugal, Spanien und Schweden zur Verfügung. Taxibeat ist inzwischen auch in Peru und Chile aktiv. Hinzu kommt die Tochterfirma Clever Taxi in Rumänien.

mytaxi.com

FINDEN. BUCHEN. BEZAHLEN.

car2go ist ein wichtiger Teil der Daimler-Mobilitätsstrategie. Mit car2go sind wir als Pionier und Marktführer des flexiblen Carsharings an 26 Standorten in acht Ländern auf drei Kontinenten aktiv: in Europa, Nordamerika und Asien. Eine länderübergreifende Anmietung ist innerhalb Europas und Nordamerikas möglich. Auf die Flotte mit insgesamt über 14.000 Fahrzeugen von smart und Mercedes-Benz greifen mittlerweile nahezu drei Millionen Kunden zu. Das Finden, Buchen und Bezahlen der car2go Fahrzeuge erfolgt per Smartphone. Rein elektrische Flotten mit insgesamt 1.400 Fahrzeugen gibt es in Stuttgart, Amsterdam und Madrid. Damit ist car2go auch einer der größten Anbieter im Bereich des elektromobilen Carsharings. Im April 2016 hat car2go in Chongqing den ersten Standort im Wachstumsmarkt China eröffnet, und die Nachfrage nach den 600 smart fortwo von car2go entwickelte sich bereits innerhalb eines Jahres enorm. 234.000 Kunden nutzten car2go dort bis Ende 2017. Die Metropole Chongqing ist damit der kundenreichste Standort von car2go vor Städten wie beispielsweise Berlin oder Madrid.

car2go.com

Mit moovel schafft Daimler ein Betriebssystem für urbane Mobilität. Die intelligente Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln liegt im Trend. Unsere Mobilitäts-App moovel bietet Zugang zu vielfältigen Mobilitätsangeboten und zeigt Fahrdauer und Kosten von öffentlichem Nahverkehr, Carsharing, mytaxi, Leihfahrrad und der Deutschen Bahn. Die meisten Angebote können direkt über die App gebucht und bezahlt werden. In Deutschland und den USA nutzen über 3,7 Millionen Kunden die moovel App und moovel transit. Mit moovel transit bietet die moovel Group weltweit Lösungen, die Verkehrsverbünde und -unternehmen unter ihrem Markennamen den Fahrgästen zur Verfügung stellen können. In den USA ist moovel transit Marktführer bei mobilen Ticketinglösungen. Im Laufe des Jahres 2017 wurden insgesamt 22,3 Millionen Transaktionen über die moovel Produkte vorgenommen.

moovel.com





STARTUPAUTOBAHN

powered by PLUGANDPLAY



IDEEN FÜR MORGEN

Noch mehr Drive für Daimler-Innovationen – mit dem Gründergeist der Start-up-Szene.

Wir entwickeln mit Hochdruck neue Mobilitätsideen, auch im Austausch mit jungen Companies. Einstiegspunkte bieten Initiativen wie CASE Invest, Lab1886, Startup Intelligence Center, DigitalLife@Daimler und STARTUP AUTOBAHN. Als einer der führenden europäischen Start-up-Acceleratoren im Bereich Mobility und Produktion 4.0 unterstützt STARTUP AUTOBAHN gemeinsam mit etablierten Unternehmen ausgewählte Start-ups. Mit Raum, Hardware-Lab und einem Netzwerk aus Investoren und Mentoren werden so Projekte schnell vorangetrieben. Daimler und den anderen Gründungspartnern sind seit 2016 weitere Partner gefolgt. Insgesamt 41 Start-ups mit einer Vielzahl von Pilotprojekten haben die ersten beiden STARTUP AUTOBAHN Programme in Stuttgart durchlaufen. Das neuartige Adresssystem »what3words« ist eines der ersten realisierten Produkte. Hier wird jeder Ort auf der Erde durch drei Wörter eindeutig identifizierbar, und es wird von Mercedes-Benz als erstem Automobilhersteller genutzt. Im dritten Programm bringen 34 junge Tech Companies ihre Projekte zur Marktreife. Auch international ist STARTUP AUTOBAHN weit aufgestellt: Neben Stuttgart werden auch in Peking, Singapur und Südafrika Start-ups gesucht, gefördert und unterstützt.

 daimler.com/innovation/venture





“ DAIMLER IST AUCH KULTURELL
IM AUFBRUCH... ”

“ ... FÜR EINE WERTEORIENTIERTE,
NOCH AGILERE UND INNOVATIVERE
ARBEITSWELT. ”

CULTURE

Innovative, flexible Unternehmenskultur

Der Ausbau unseres attraktiven Kerngeschäfts und das konsequente Vorantreiben der CASE-Felder gehören für Daimler untrennbar zusammen. Unseren Unternehmenserfolg wollen wir durch bestmögliche Kundenorientierung und neuartige Geschäftsmodelle sichern und steigern. Dafür etablieren wir eine Unternehmenskultur, die den Wandel wirkungsvoll unterstützt, um Daimler auch weiterhin in der Erfolgsspur zu halten. Integrität als einer unserer vier Unternehmenswerte bildet dafür das Fundament. Gemeinsam mit den Mitarbeitern haben wir unter dem Dach von Leadership 2020 zukunftsorientierte Führungsprinzipien und Arbeitsweisen entwickelt. So können wir die Mobilität der Zukunft von der Spitze weg gestalten, dynamische Kundenwünsche flexibel erfüllen und uns schnell in neuen Märkten positionieren. Moderne Bürowelten unterstützen eine übergreifende, agile Zusammenarbeit durch die Optionen der Vernetzung, Kommunikation und Kollaboration.





LEADERSHIP 2020

Neue Wege der Zusammenarbeit sollen uns noch schneller, agiler und näher zu unseren Kunden bringen. Seit über 130 Jahren prägt Daimler die Automobilbranche. Doch die Märkte werden immer schnellerlebiger und drehen sich noch stärker um die Kunden. Auf diesen fundamentalen Wandel stellt sich Daimler ein. Denn je genauer wir die Kunden kennen, desto rascher können wir auf dynamische Ansprüche reagieren. Je schneller wir richtige Produkte auf den Markt bringen, desto weiter setzen wir uns von Wettbewerbern ab. Je flexibler wir auf Änderungen reagieren, desto besser lassen sich Trends nutzen. Durch eine neue Art der Zusammenarbeit gestalten wir unseren künftigen Erfolg: mit mehr Tempo, Flexibilität, Austausch und Innovation. Ein internationales hierarchie-, standort- und funktionsübergreifendes Leadership 2020-Team gestaltet die neue Kultur bei Daimler. In acht Schwerpunktbereichen, den Game Changern, entstehen dafür völlig neue Systeme, Prozesse und Werkzeuge. Getragen durch ein Vorstandsmandat werden dabei auch bewusst bisherige Strukturen und Arbeitsmethoden geändert – als Wegbereiter in die neue Mobilitätsära.

 daimler.com/karriere/das-sind-wir/leadership2020

FREIRAUM FÜR INNOVATIONEN!

Moderne Arbeitswelten bieten uns schon heute Handlungsspielräume für morgen.

Ergänzend zu Leadership 2020 und der neuen Arbeitskultur entwickeln wir unsere Geschäftsräume in zukunftsweisende Bürowelten weiter: von traditionellen Einzelbüros hin zur flexiblen, tätigkeitsorientierten Arbeitsumgebung. Durch die Neugestaltung können Daimler Mitarbeiter räumlich und organisatorisch flexibel arbeiten und alle Möglichkeiten eines agilen, projektbezogenen Teamworks nutzen. Den Wandel vom klassischen Büro hin zu modernen Arbeitswelten pilotieren wir bereits an verschiedenen Standorten, etwa bei Mercedes-Benz in Sindelfingen, bei Daimler Financial Services am Pragsattel in Stuttgart und künftig am neuen Daimler Trucks Campus Leinfelden-Echterdingen sowie am Campus Stuttgart-Vaihingen. Mit diesen Erfahrungen und den Ansprüchen der dynamischen Arbeitsrealität gestalten wir unser Konzept »me@work« kontinuierlich weiter. Denn hier können wir unsere dynamische Kultur und unsere Werte leben, für die wir als Erfinder des Automobils seit über 130 Jahren und auch in Zukunft stehen.

 daimler.com/karriere/das-sind-wir/daimler-als-arbeitgeber

Hier ermöglicht Daimler neue Formen der Zusammenarbeit und die direkte Kommunikation über Hierarchieebenen und Funktionen hinweg.





FUNDAMENT UNSERES HANDELNS

Integrität ist unser Antrieb – für wirtschaftlich, ökologisch und sozial ausgewogene Ergebnisse.

Neben Begeisterung, Disziplin und Wertschätzung ist Integrität einer unserer vier Unternehmenswerte bei Daimler. Zu Integrität gehören für uns die Achtung von Recht und Gesetz ebenso wie Fairness, Verantwortung, gegenseitiger Respekt, Offenheit und Toleranz. Die Führungskultur bei Daimler basiert auf diesem Verständnis. Integrität bildet zugleich die Grundlage für ein respektvolles Miteinander. Sie gibt unseren Mitarbeitern auch in schwierigen Situationen Orientierung. Dies gilt gerade in Zeiten des Umbruchs und von Veränderungen. Integrität und Leadership 2020 sind Teil der Daimler DNA und eine Voraussetzung dafür, dass wir auch weiterhin auf der Erfolgsspur bleiben können.

daimler.com/nachhaltigkeit/integritat



COMPANY

“ WIR WOLLEN UNS
NEU AUFSTELLEN ... ”

“ ... DAMIT DAIMLER AUCH IN ZUKUNFT AN DER
SPITZE DER AUTOMOBILBRANCHE STEHT. ”

PROJEKT ZUKUNFT

Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, Daimler bestmöglich für die Zukunft auszurichten und Sicherheit für die Mitarbeiter zu schaffen. Neue Wettbewerber, ein rasanter technologischer Wandel, immer vielfältigere Kundenansprüche: So stark und schnell hat sich die Automobilbranche noch nie verändert. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, wollen wir uns kontinuierlich weiterentwickeln: technologisch, kulturell – und strukturell. In den höchst dynamischen Umfeldern benötigen wir eine Organisation, die schnelles und agiles Handeln ermöglicht, verbunden mit der Schlagkraft eines Weltkonzerns. Im »Projekt Zukunft« streben wir an, unsere Struktur weiter zu fokussieren und zu stärken. Angedacht ist, unter Führung der Daimler AG drei rechtlich selbstständige Geschäftseinheiten zu bilden: Mercedes-Benz Cars & Vans, Daimler Trucks & Buses und die bereits rechtlich selbstständige, erfolgreiche Daimler Financial Services AG. Damit wollen wir die Voraussetzungen schaffen, Marktpotenziale – auch mit neuen Kooperationspartnern – optimal zu erschließen und so auch unsere Arbeitsplätze zu sichern. ☺ vgl. S. 93 f.

 daimler.com/konzern/strategie

Die geplante neue Struktur

Wir bleiben eine Familie unter dem Dach der Daimler AG



Mit unserer Vorwärtsstrategie wollen wir
unsere Schlagkraft erhöhen und auch
als Unternehmensfamilie künftig weltweit
Maßstäbe in der Mobilitätsbranche setzen.

DAIMLER



UNSER ZIEL: WEGBEREITER EINER NEUEN MOBILITÄTSÄRA

Mobility next Level umfasst viele Dimensionen: Rund um den Globus wollen Menschen auf höchst individuelle Weise unterwegs sein. Fahrzeuge sind vernetzt und elektrisch, fahren autonom und werden mit anderen geteilt. Als einer der führenden Automobilhersteller gestaltet Daimler schon heute die Mobilität von morgen. Durch die Verbindung unserer strategischen Handlungsfelder **CORE**, **CASE**, **CULTURE** und **COMPANY** wollen wir auch in Zukunft unsere Erfolgsstory konsequent fortsetzen.







»Mit den vier strategischen Handlungsfeldern CORE, CASE, CULTURE und COMPANY stellen wir die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft.«

Stuttgart, Februar 2018

Sehr geehrte Aktionärrinnen und Aktionäre,

Daimler ist es 2017 zum wiederholten Mal gelungen, den Rekord des Vorjahres zu brechen. Deshalb gilt mein Dank allen Kolleginnen und Kollegen für die großartige Leistung im vergangenen Jahr, aber auch für ihre Bereitschaft und ihre Begeisterung, den Wandel unseres Unternehmens aktiv voranzutreiben. Bedanken möchte ich mich auch bei Ihnen. Sie haben Ihr Vertrauen in unsere Strategie gesetzt. Und Sie haben uns den Handlungsspielraum und die Zeit gegeben, diese auch umzusetzen. Und es hat sich gelohnt!

Im Jahr 2017 haben wir so viele Fahrzeuge verkauft wie niemals zuvor in unserer mehr als 130-jährigen Unternehmensgeschichte, in Summe fast 3,3 Millionen. Der Umsatz lag bei 164,3 Milliarden Euro und damit um 7 Prozent höher als im Vorjahr. Das EBIT stieg um 14 Prozent auf 14,7 Milliarden Euro. Mit einem Wert von 9 Prozent haben wir unsere Zielrendite im Automobilgeschäft erreicht. Unterm Strich stand ein Konzernergebnis von 10,9 Milliarden Euro. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung eine Dividende in Höhe von 3,65 Euro pro Aktie vorschlagen.

Werfen wir einen Blick auf die Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder.

Mercedes-Benz Cars bleibt auf profitablem Wachstumskurs. 2017 haben wir fast 2,4 Millionen Pkw abgesetzt – ein Plus von 8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Mercedes-Benz bleibt die führende Premiummarke und hat den Vorsprung auf die direkten Wettbewerber weiter ausgebaut. Ein entscheidender Grund dafür ist unser Erfolg in China. 2017 wuchs der Absatz von Mercedes-Benz im größten Automarkt der Welt um 28 Prozent. Das ist das Resultat harter Arbeit in den letzten Jahren. smart war 2017 ebenfalls besonders beliebt in China. Sehr erfreulich ist auch die hohe Nachfrage nach den elektrischen Modellen von smart. Weltweit hat die Marke 136.000 Fahrzeuge abgesetzt.

Der Absatz von **Daimler Trucks** lag 2017 bei 471.000 Lkw – deutlich über dem Vorjahr und deutlich über unserer Erwartung vom Jahresbeginn. Bei insgesamt wenig Rückenwind aus den Märkten ist das ein beachtliches Ergebnis, das vor allem von unserer guten Geschäftsentwicklung in der NAFTA-Region getragen wurde. Mit den eingeleiteten Effizienzmaßnahmen, insbesondere bei Mercedes-Benz Lkw, haben wir gute Chancen, auch bei der Profitabilität mittelfristig auf das Zielniveau zu kommen.

Bei **Mercedes-Benz Vans** stand das Jahr im Zeichen von weiterem kräftigem Wachstum. Zum vierten Rekordjahr in Folge trugen alle Baureihen bei. Zum Jahresende ist auch die X-Klasse, der weltweit erste Pickup eines Premiumherstellers, erfolgreich angelaufen. 2017 haben wir zudem gezeigt, wie wir uns den Wandel vom Van-Hersteller zum Anbieter von Systemlösungen konkret vorstellen. Das reicht von Ridesharing-Projekten bis hin zu neuen Liefermodellen mit Transportern und Drohnen.

Die Geschäftsentwicklung von **Daimler Buses** war geprägt von einer besseren Wirtschaftslage in Lateinamerika. In Summe haben wir im vergangenen Jahr 28.700 Busse und Fahrgestelle verkauft – 9 Prozent mehr als 2016. Unterdessen ging die Produktoffensive weiter: Mit einem neuen Hybrid-Stadtbus möchten wir dabei helfen, den ÖPNV noch effizienter zu machen. Und mit zwei neuen Reisebussen wollen wir auch weiter vom wachsenden Fernbusmarkt profitieren.

Daimler Financial Services liefert seit Jahren Rekordzahlen – so auch 2017. Jedes zweite abgesetzte Fahrzeug verleasen oder finanzieren wir. Immer häufiger vermitteln wir auch die passende Versicherung: 2017 insgesamt 20 Prozent mehr als im Vorjahr. Zum Kerngeschäft von DFS gehören inzwischen auch Mobilitätsdienstleistungen. Fast 18 Millionen Menschen in weltweit mehr als 100 Städten nutzen bereits solche Angebote von Daimler: vom flexiblen Carsharing über den App-basierten Taxiservice bis hin zu mobilen Ticketing-Lösungen für Verkehrsbetriebe. Diese führende Position wollen wir weiter ausbauen.

Die Bilanz für 2017 zeigt: Unser Unternehmen ist kerngesund und hochprofitabel. Es steht für nachhaltigen Erfolg in volatilen Zeiten. Darauf sind wir stolz. Aber das ist kein Grund für Stillstand. Deshalb treiben wir in allen Bereichen von Daimler den Wandel voran.

Der Fokus auf das Kerngeschäft (**CORE**) ist die Grundlage unseres heutigen Erfolgs. Es ist das wirtschaftliche Rückgrat von Daimler. Dies werden wir weiter stärken. Allem voran investieren wir dazu in neue Produkte. Insgesamt führen wir 2018 allein im Pkw-Bereich mehr als ein Dutzend neue Modelle ein.

Das technologische Know-how und die Ertragskraft aus dem Kerngeschäft nutzen wir, um die großen Zukunftsthemen unserer Branche kraftvoll anzugehen. Wir überschreiben sie mit dem Begriff **CASE**. Dies steht für die Kombination aus Connectivity, autonomem Fahren, Sharing und Elektromobilität. Es geht also um nicht weniger als die Neuerfindung der individuellen Mobilität. Wie das konkret aussehen könnte, haben wir bei der IAA im Herbst gezeigt: Das Konzeptfahrzeug smart vision EQ fortwo, das wir dort präsentiert haben, kommt selbstständig und emissionsfrei zu Ihnen, wenn Sie es brauchen. Entlang der Route schlägt es Ihnen Mitfahrer mit ähnlichem Ziel vor. Es ist im ständigen Kontakt mit den anderen Autos der Flotte. Dank künstlicher Intelligenz bewegt es sich rechtzeitig dorthin, wo es demnächst gebraucht werden wird. Das klingt nach ferner Zukunftsmusik. Aber in den frühen 2020er-Jahren wollen wir bei Mercedes-Benz die ersten selbstfahrenden Taxis auf die Straße bringen.

Die Arbeit an den CASE-Themen erfordert von uns eine Kultur der Offenheit (**CULTURE**). Auch daran arbeiten wir mit Leadership 2020. Wir wollten den Wandel schnell greifbar machen. Deshalb lag zu Beginn der Fokus darauf, Prozesse, Regeln und Tools zu ändern. Jetzt kommt eine neue Phase. Wir rücken die Grundlage von Leadership 2020 in den Mittelpunkt: die Prinzipien, nach denen wir führen und zusammenarbeiten. Dabei geht es auch um die richtige innere Haltung, etwa zu Kooperation oder agilem Handeln.

Den Unternehmergeist, den wir mit Leadership 2020 fördern, wollen wir auch in der Struktur (**COMPANY**) unseres Konzerns abbilden. Denn innere Einstellung und äußere Aufstellung sollten sich ergänzen. Wir möchten die Eigenverantwortung in unserer Organisation stärken und gleichzeitig die Synergien, die wir bei Daimler haben, bewahren.

CORE, CASE, CULTURE und COMPANY: Das sind die vier grundlegenden Bausteine unserer Zukunftsstrategie. Aber ein „C“ fehlt noch: der „Customer“ – unser Kunde. Er steht im Zentrum des Ganzen. Denn was unsere Kunden überzeugt, ist auch gut für unsere Mitarbeiter, für unsere Geschäftspartner und für Sie, unsere Aktionärinnen und Aktionäre.

Gemeinsam haben wir in den vergangenen Jahren drei Phasen in der Entwicklung unseres Unternehmens gesehen: Die erste Phase war die der Restrukturierung. Wir haben uns fokussiert auf unsere Kernkompetenz, den Automobilbau. In der zweiten Phase wollten wir die Nummer eins werden. Dieses Ziel haben wir vor der Zeit erreicht und im Jahr 2017 bestätigt. Jetzt sind wir in der Gestaltungsphase für die Zukunft. Der Anspruch bleibt: Daimler gehört an die Spitze. 132 Jahre nach Erfindung des Automobils ist Daimler wieder ein Unternehmen im Aufbruch. Und wir freuen uns, wenn Sie uns auf diesem Weg weiter begleiten.

Ihr

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

Dieter Zetsche

“ CORE, CASE, CULTURE, COMPANY:
WIR HABEN DIE WEICHEN FÜR EINE
ERFOLGREICHE ZUKUNFT GESTELLT! ”

Als Erfinder des Automobils wollen wir den fundamentalen Wandel in der Automobilindustrie von der Spitze weg gestalten. Mit einem starken Kerngeschäft (CORE) schaffen wir die finanzielle Basis, um in die Zukunftsfelder (CASE) rund um die Vernetzung, das autonome Fahren, die flexible Nutzung von Fahrzeugen und Dienstleistungen sowie die Elektromobilität zu investieren. Parallel dazu entwickeln wir unter dem Dach von Leadership 2020 eine innovationsfreundliche und flexible Unternehmenskultur (CULTURE). Zudem haben wir im Berichtsjahr das »Projekt Zukunft« (COMPANY) gestartet, mit dem wir die Zukunftsfähigkeit unserer Geschäftsfelder stärken wollen. Bei der Umsetzung unserer Strategie haben wir im Berichtsjahr wichtige Etappenziele erreicht, und auch im operativen Geschäft waren wir erneut sehr erfolgreich. Davon sollen auch unsere Investoren profitieren: über eine attraktive Dividende und ein ansprechendes Kursniveau.

A | An unsere Aktionäre

Der Vorstand	62
Bericht des Aufsichtsrats	64
Der Aufsichtsrat	70
Highlights 2017	72
Daimler am Kapitalmarkt	78
Ziele und Strategie	82

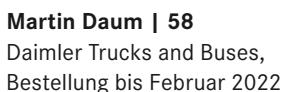
Der Vorstand



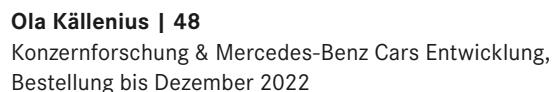
Dieter Zetsche | 64
Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars,
Bestellung bis Dezember 2019



Renata Jungo Brügger | 56
Integrität und Recht,
Bestellung bis Dezember 2023



Martin Daum | 58
Daimler Trucks and Buses,
Bestellung bis Februar 2022



**Wilfried Porth | 59**

Personal und Arbeitsdirektor, Mercedes-Benz Vans,
Bestellung bis April 2022

**Britta Seeger | 48**

Mercedes-Benz Cars Vertrieb,
Bestellung bis Dezember 2019

Hubertus Troska | 57

Greater China,
Bestellung bis Dezember 2020

Bodo Uebber | 58

Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services,
Bestellung bis Dezember 2019



Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, Daimler ist ein erfolgreiches und starkes Unternehmen. Das Geschäftsjahr 2017 hat die Daimler AG trotz vielfältiger Herausforderungen erneut mit hervorragenden Ergebnissen abgeschlossen und wie in den zurückliegenden Jahren solide Gewinne erwirtschaftet. Deshalb können wir unser Kerngeschäft stärken und gleichzeitig in neue Technologien und Geschäfte investieren. Aus einer Position der Stärke heraus hat das Unternehmen einen tief greifenden Veränderungsprozess initiiert. Daimler gestaltet aktiv die Zukunft der Mobilität.

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 bei der Leitung des Unternehmens fortlaufend beraten und überwacht und bei strategisch wichtigen Fragestellungen zur Weiterentwicklung des Unternehmens begleitet. Der Aufsichtsrat hat geprüft, ob der Jahres- und Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht und die weitere Finanzberichterstattung den geltenden Anforderungen entsprechen. Darüber hinaus hat er nach sorgfältiger Prüfung und Beratung zahlreiche seiner Zustimmung unterliegende Geschäftsvorfälle gebilligt. Neben der Zustimmung zur weiteren Prüfung und Einleitung erster vorbereitender Maßnahmen zur Stärkung der divisionalen Struktur durch Bildung rechtlich selbstständiger Einheiten im Rahmen der Weiterentwicklung der Konzernstrukturen von Daimler gehörten dazu unter anderem die Finanz- und Investitionsplanung, bedeutende Eigenkapitalmaßnahmen in Konzerngesellschaften, wesentliche Einzelinvestitionen sowie Vertragsabschlüsse mit besonderer Bedeutung für das Unternehmen. Über eine Vielzahl weiterer Maßnahmen und Geschäftsvorfälle hat der Vorstand den Aufsichtsrat informiert und diese mit ihm intensiv und detailliert erörtert, so beispielsweise den umfassenden Zukunftsplan für Dieselantriebe, der vom Vorstand im Juli 2017 verabschiedet wurde. Schließlich berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat laufend über den aktuellen Stand der wesentlichen rechtlichen Verfahren.

Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat regelmäßig über alle maßgeblichen wirtschaftlichen Entwicklungen des Konzerns und der Geschäftsfelder. Er unterrichtete den Aufsichtsrat im Berichtszeitraum fortlaufend über alle grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung einschließlich der Finanz-, Investitions-, Absatz- und Personalplanung, aktuelle Entwicklungen bei Konzerngesellschaften, die Umsatzentwicklung, die Lage der Gesellschaft und der Geschäftsfelder sowie über die rechtlichen Risiken. Zudem berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat kontinuierlich 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 Produktpportfolios, die langfristige Siche-

rung 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 ist ein starkes und erfolgreiches Unternehmen und hat die Umsetzung seiner Strategie auch im Geschäftsjahr 2017 konsequent vorangetrieben. Die finanzielle Stärke und solide Bilanz des Unternehmens machen es möglich, unsere Wachstumsstrategie fortzusetzen und gleichzeitig eine attraktive Dividende für unsere Aktionäre auszuschütten. Neben dem Kerngeschäft haben wir unter dem Begriff CASE die Themen »Connected«, »Autonomous«, »Shared & Services« und »Electric« zusammengefasst. Aus einer Position der Stärke heraus haben wir einen tief greifenden Veränderungsprozess initiiert, um die anstehenden, grundlegenden Veränderungen, die der Automobilindustrie in den nächsten Jahren bevorstehen, mitgestalten zu können. Dafür werden in den kommenden Jahren hohe Vorleistungen erbracht werden. Daimler hat im Jahr 2017 mit der Präsentation wichtiger Produkte und Konzeptfahrzeuge im Kerngeschäft wie im Bereich CASE hohe Kompetenz gezeigt. Aufsichtsrat und Vorstand sind überzeugt, dass die neuen Herausforderungen sowohl einen Kulturwandel als auch eine veränderte Struktur erfordern. Der Kulturwandel wurde unter Einbeziehung aller Mitarbeitergruppen initiiert. Nun wird auf allen Ebenen daran gearbeitet, den Wandel umzusetzen, um für die vor uns liegenden Herausforderungen gerüstet zu sein. Daimler wird schneller, flexibler und digitaler und sichert so seine künftige Stärke. Deshalb wurde insbesondere auch mit der Prüfung und Einleitung erster vorbereitender Maßnahmen zur Stärkung der divisionalen Struktur durch Bildung rechtlich selbstständiger Einheiten begonnen. Der Aufsichtsrat unterstützt alle diese Schritte nachdrücklich.

Arbeitskultur und Themen der Aufsichtsratstätigkeit

Im Geschäftsjahr 2017 trat der Aufsichtsrat zu neun Sitzungen zusammen. Die Sitzungsteilnahme der Mitglieder lag wieder 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



Dr. Manfred Bischoff, Vorsitzender des Aufsichtsrats

einem offenen und intensiven Austausch geprägt. Auf anstehende Beschlüsse bereiteten sich die Aufsichtsratsmitglieder regelmäßig anhand von Unterlagen vor, die der Vorstand vorab zur Verfügung gestellt hatte. Die Arbeitnehmer- und Anteilseignervertreter bereiteten die Sitzungen zudem regelmäßig in getrennten Gesprächen vor, an denen auch Mitglieder des Vorstands teilnahmen. Der Aufsichtsrat wurde von seinen Ausschüssen intensiv unterstützt, und die Mitglieder des Aufsichtsrats erörterten die zur Entscheidung anstehenden Maßnahmen und Geschäfte jeweils intensiv mit dem Vorstand. Für die Sitzungen wurden regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands nahmen außerhalb der regulären Sitzungen zusätzlich bilaterale Termine zum Meinungsaustausch wahr. Über die wichtigsten Indikatoren der Geschäftsentwicklung und bestehende Risiken unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat auch durch schriftliche Berichte und legte ihm die Zwischenfinanzberichte vor. Auch zwischen den Sitzungen wurde der Aufsichtsrat über besondere Vorgänge in Kenntnis gesetzt.

Für ihre Aufgaben erforderliche 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 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 und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens zu verschaffen.

In seiner Sitzung am 1. Februar 2017 hat der Aufsichtsrat im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2016 sowie den 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 Aufsichtsratssitzung am 10. Februar 2017 entschied der Aufsichtsrat zunächst über die auf [S. 68](#) beschriebenen Personalia 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 2016 sowie die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, 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 2016 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 mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2017 verabschiedet.

Im Zusammenhang mit der der Hauptversammlung vorgeschlagenen Anpassung der Aufsichtsratsvergütung hat der Aufsichtsrat eine Selbstverpflichtung der Aufsichtsratsmitglieder zum Erwerb von Daimler-Aktien vorgesehen. Darin erklären die Mitglieder des Aufsichtsrats gegenüber dem Aufsichtsrat, jährlich für jeweils 20% ihrer angepassten Aufsichtsratsvergütung (exklusiv Ausschussvergütung und Sitzungsgeld und vor Abzug von Steuern) Aktien der Gesellschaft zu erwerben und mindestens bis zum Ablauf eines Jahres nach ihrem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat der Gesellschaft zu halten (Selbstverpflichtung nach dem Prinzip comply or explain). Dies gilt nicht für Aufsichtsratsmitglieder, deren Aufsichtsratsvergütung aufgrund verpflichtender oder freiwilliger Anwendung den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes zur Abführung an die Hans-Böckler-Stiftung unterliegt oder in entsprechendem Umfang aufgrund Dienst- oder Arbeitsvertrages an den Arbeitgeber abzuführen oder auf den vertraglichen Entgeltanspruch anzurechnen ist. Alle Aufsichtsratsmitglieder, die keiner Abführungs- beziehungsweise Anrechnungspflicht im beschriebenen Sinne unterliegen, haben die Selbstverpflichtung 2017 abgegeben.

In seiner Sitzung vom 10. Februar 2017 befasste sich der Aufsichtsrat ferner noch mit Fragen der Corporate Governance und erörterte die Ergebnisse der im Geschäftsjahr 2016 durchgeföhrten Effizienzprüfung, die erneut eine sehr gute und konstruktive Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand bestätigt. Grundsätzlicher Handlungs- oder Veränderungsbedarf hat sich nicht gezeigt, vielmehr wurden einzelne Anregungen zur weiteren Optimierung gegeben, die im Laufe des Geschäftsjahrs umgesetzt wurden. Darüber hinaus behandelte der Aufsichtsrat die Vorstandsvergütung und genehmigte die in der Sitzung vorgestellten sonstigen Mandate und Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Schließlich befasste sich der Aufsichtsrat in dieser Sitzung auch nochmals mit der Frage, ob im Zusammenhang mit dem Kartellverfahren der Europäischen Kommission gegen Lkw-Hersteller Schadensersatzansprüche gegen ehemalige oder amtierende Vorstandsmitglieder geltend zu machen sind. Auf der Grundlage der bis dahin unter Inanspruchnahme einer unabhängigen Rechtsanwaltskanzlei veranlassten, mehrfach aktualisierten Prüfungen, einer weiteren Prüfung durch einen unabhängigen Rechtswissenschaftler und eingehenden dem Gesellschaftswohl Rechnung tragenden Erörterungen im Aufsichtsrat hielt dieser auf der bestehenden Erkenntnisgrundlage an der bisherigen Beschlussfassung fest, derzeit keine Ansprüche geltend zu machen. An dieser Beschlusslage hat sich auch im weiteren Jahresverlauf nichts geändert.

Auf der Tagesordnung der Hauptversammlung am 29. März 2017 standen unter anderem die Wiederwahl von Dr. Clemens Börsig und die Wahl von Bader Mohammad Al Saad als Vertreter der Anteilseigner. In der sich anschließenden Aufsichtsratssitzung wurde Dr. Clemens Börsig wieder in den Prüfungsausschuss gewählt und zu seinem Vorsitzenden bestimmt.

In einer weiteren Sitzung Ende April 2017 ließ sich der Aufsichtsrat eingehend zu den aktuellen rechtlichen Themen, unter anderem auch in Bezug auf die Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren im Zusammenhang mit dem Thema Dieselabgasemissionen, berichten. Ferner informierte sich der Aufsichtsrat über aktuelle Geschäftsentwicklungen in China und Brasilien sowie die jeweiligen wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen und diskutierte diese eingehend mit dem Vorstand.

In der Sitzung Ende Juli 2017 informierte der Vorstand den Aufsichtsrat über die Prüfung der generellen Machbarkeit und die Vor- und Nachteile der Möglichkeit, die divisionale Struktur des Konzerns durch rechtlich selbstständige Einheiten abzubilden. Ferner erörterte der Aufsichtsrat in dieser Sitzung mit dem Vorstand im Detail den Geschäftsverlauf und die Ergebnisse des ersten Halbjahres und informierte sich eingehend über die aktuellen rechtlichen Themen sowie die in der Presse erhobenen Kartellvorwürfe gegen die deutsche Automobilindustrie. Schließlich befasste sich der Aufsichtsrat in dieser Sitzung auch mit der neuen Produktplattform für Baufahrzeuge von Western Star und genehmigte diese.

In einer anschließend stattfindenden gemeinsamen Sitzung des Aufsichtsrats mit dem Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung diskutierten die Teilnehmer über die Rolle des Beirats sowie über den kulturellen Wandel, der für Daimler einen wichtigen Erfolgsfaktor darstellt, am Beispiel von Leadership 2020 und Integrität.

Strategiesitzung des Aufsichtsrats

Während eines zweitägigen Strategie-Workshops in Sindelfingen informierte sich der Aufsichtsrat Ende September 2017 über den Stand der Transformation bezogen auf die einzelnen Geschäftsfelder. Der Aufsichtsrat diskutierte mit dem Vorstand darüber, wie aus dem bisherigen Kerngeschäft und den neuen, unter dem Begriff CASE zusammengefassten Geschäften die künftigen Herausforderungen gemeistert und die Mobilität von morgen gestaltet werden sollen. Dabei wurde auf die vier Bereiche von CASE »Connected«, »Autonomous«, »Shared & Services« und »Electric« eingegangen und anhand von Beispielen erläutert, wo Daimler in diesen Bereichen aktuell steht. Zu »Connected« wurde dabei auch über mercedes.me und die Fleetboard-Lösungen, zu »Autonomous« unter anderem über die Kooperation zwischen Daimler und Bosch und zu »Shared & Services« auch über die Mobilitätsdienstleistungen informiert. In Bezug auf »Electric« wurden insbesondere die Marke und die Markenstrategie zu EQ sowie der Übergang zur E-Mobilität mit dem Vorstand diskutiert. Die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands haben unter Einbeziehung der für die dargestellten Themen verantwortlichen Führungskräfte in konstruktivem und offenem Dialog erörtert, wie sich Daimler auf neue Herausforderungen einstellen wird und welche Weiterentwicklungen bevorstehen. Dabei wurde auch auf das sich verändernde Wettbewerbsumfeld eingegangen. Im Rahmen einer Fahrzeugausstellung wurden dem Aufsichtsrat zudem verschiedene Exponate präsentiert. Außerdem informierte sich der Aufsichtsrat in der Sitzung ausführlich über die aktuellen rechtlichen Themen sowie über das Technical Compliance Management bei Daimler. Ferner diskutierte das Gremium die wesentlichen finanziellen Kennzahlen und die Ziele für den Konzern und die Geschäftsfelder.

Mitte Oktober 2017 informierte sich der Aufsichtsrat in einer außerordentlichen Sitzung über den aktuellen Stand der Prüfungen zu den künftigen Geschäftsstrukturen bei Daimler. Ende Oktober erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zur weiteren Prüfung und zur Einleitung erster vorbereitender Maßnahmen zur Stärkung der divisionalen Struktur.

Sitzung zur Operativen Planung 2018/2019

Am Vortag der Sitzung im Dezember 2017 hatten die Mitglieder des Aufsichtsrats Gelegenheit, an einer Produktpäsentation teilzunehmen und sich über neue Fahrzeugmodelle, Designstudien und zukunftsweisende Technologien zu informieren. Im Rahmen der eigentlichen Sitzung am 7. Dezember 2017 befasste sich das Gremium unter anderem mit der aus der EU-CSR-Richtlinie resultierenden Umsetzung der nichtfinanziellen Berichterstattung bei Daimler und beschloss diesbezüglich die Durchführung einer freiwilligen inhaltlichen Prüfung durch die KPMG im Rahmen einer Limited Assurance. Sodann beschloss das Gremium die auf  S. 68 beschriebenen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung 2018. Im weiteren Verlauf der Sitzung behandelte und verabschiedete der Aufsichtsrat auf Basis einer umfassenden Dokumentation die Operative Planung für die Jahre 2018 und 2019. Dabei diskutierte er bestehende Chancen und Risiken sowie das Risikomanagement des Unternehmens.

Ferner befasste sich der Aufsichtsrat in dieser Sitzung auch mit verschiedenen Eigenkapitalzuführungen bei Konzerngesellschaften, unter anderem bei der Daimler India Commercial Vehicles Pvt. Ltd., und stimmte den Vorhaben zu. Anschließend informierte sich das Gremium eingehend zum Stand der Prüfung und zur Einleitung erster vorbereitender Maßnahmen zur Stärkung der divisionalen Struktur. Ein weiterer Schwerpunkt der Sitzung war die Information zu den aktuellen rechtlichen Themen, unter anderem in Bezug auf die Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren im Zusammenhang mit dem Thema Dieselabgasemissionen. Im weiteren Verlauf der Sitzung beschäftigte sich das Gremium mit Leadership 2020 und der Personalstrategie Digitalisierung, insbesondere den Initiativen rund um die Rekrutierung digitaler Talente, die digitale Qualifizierung der Mitarbeiter und die Digitalisierung von HR-Tools. Ferner stimmte der Aufsichtsrat der Bildung eines Steering Committees zu den CASE-Zukunftsthemen innerhalb des Vorstands zu. 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. Schwerpunkte waren dabei die Anforderungsprofile einschließlich Diversitätskonzepte für Vorstand und Aufsichtsrat, die in der mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefassten Erklärung zur Unternehmensführung auf  S. 209 ff. erläutert werden. Abschließend beschäftigte sich der Aufsichtsrat vorausschauend mit Schwerpunktthemen für das Geschäftsjahr 2018 und mit der Planung einer Auslandssitzung des Aufsichtsrats im Jahr 2018.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2017 befasste sich der Aufsichtsrat kontinuierlich mit den Standards guter Corporate Governance.

In seiner Sitzung im Dezember 2017 hat der Aufsichtsrat die Entsprechenserklärung 2017 zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG verabschiedet. Mit der dort erläuterten Ausnahme wurde und wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen. In derselben Sitzung hat der Aufsichtsrat die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und seine Ausschüsse aktualisiert.

Im Sinne guter Corporate Governance sind die Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG 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 2017 hat es keine Hinweise auf tatsächliche Interessenkonflikte gegeben. Zur Vermeidung punktueller Interessenkonflikte haben Mitglieder des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2017 auf eine Teilnahme an der Behandlung einzelner Tagesordnungspunkte verzichtet: Dr. Bernd Bohr, Dr. Jürgen Hambrecht und Dr. Bernd Pischetsrieder haben die Sitzungen während der Erörterung rechtlicher Statusberichte rund um das Thema Dieselabgasemissionen verlassen. Im Ergebnis bestanden damit im Berichtszeitraum in Erfüllung der Zielsetzung des Aufsichtsrats für mindestens die Hälfte der Anteilseignervertreter und für mindestens 15 Mitglieder des Gesamtgremiums keine Interessenkonflikte.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

Für paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen wie jenen der Daimler AG sieht das Aktiengesetz 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. Dezember 2017 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 seiner Sitzung am 7. Dezember 2017 mit den konkreten Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung 2018 befasst und vor diesem Hintergrund erörtert, dass die Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite den gesetzlich geforderten Frauenanteil getrennt erreichen sollen. Die Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter haben insoweit jeweils erklärt, dass sie der Gesamterfüllung der gesetzlichen Geschlechterquote widersprechen. Anschließend hat der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Nominierungsausschusses beschlossen, der Hauptversammlung 2018 vorzuschlagen, Sari Baldauf und Dr. Jürgen Hambrecht erneut und Marie Wieck erstmals in den Auf-

sichtsrat zu wählen. Marie Wieck ist General Manager bei IBM Blockchain. Im Falle der Wahl der vorgeschlagenen Kandidaten bleibt die gesetzliche Frauenquote auf Anteilseignerseite erfüllt, soweit sich keine sonstigen Veränderungen ergeben. Die nächste Wahl von Arbeitnehmervertretern in den Aufsichtsrat wird ebenfalls im Jahr 2018 stattfinden.

Für die Zusammensetzung des Vorstands hat der Aufsichtsrat im Dezember 2016 eine Zielsetzung für den Frauenanteil von mindestens 12,5% bestimmt, die bis zum 31. Dezember 2020 gültig sein soll.

Die Corporate Governance bei Daimler wird im mit der Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefassten Corporate Governance Bericht auf den  S. 203 ff. und im Vergütungsbericht auf den  S. 136 ff. des Geschäftsberichts ausführlich erläutert.

Arbeit in den Ausschüssen

Der **Präsidialausschuss** ist im vergangenen Geschäftsjahr zu acht 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 nichtfinanzielle Zielvorgaben als Bemessungsgrundlage herangezogen. Für das vergangene Geschäftsjahr waren dies die Weiterentwicklung und Verfestigung des Unternehmenswerts Integrität, Diversity im Sinne der Erhöhung des Anteils von Frauen in Managementpositionen sowie der Erhalt und die Steigerung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit und einer hohen Produktqualität.

Der **Prüfungsausschuss** trat im Jahr 2017 zu sechs Sitzungen zusammen. Einzelheiten sind dem gesonderten Bericht dieses Ausschusses auf  S. 200 ff. zu entnehmen.

Der **Nominierungsausschuss** hat im Geschäftsjahr 2017 in zwei Sitzungen die Empfehlungen für die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung 2018 erarbeitet. Die Vorschläge orientieren sich unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles am Unternehmensinteresse und streben die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils einschließlich Kompetenzprofil und Diversitätskonzept für den Gesamtaufsichtsrat an.

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

Veränderungen im Aufsichtsrat und im Vorstand

In den Sitzungen im Dezember 2016 und am 10. Februar 2017 beschlossen die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat auf Grundlage einer entsprechenden Empfehlung des Nominierungsausschusses den Vorschlag an die Hauptversammlung 2017, Dr. Clemens Börsig und Bader Mohammad Al Saad in den Aufsichtsrat zu wählen. Dr. Bernd Bohr hatte zuvor erklärt, sein Aufsichtsratsmandat im Interesse des Unternehmens mit Wirkung zum Ablauf der Hauptversammlung 2017 niederzulegen. Der Aufsichtsrat hatte seine Absicht erklärt, Dr. Bernd Bohr in den nächsten zwei Jahren zur erneuten Wahl in den Aufsichtsrat vorzuschlagen.

Bader Mohammad Al Saad und Dr. Clemens Börsig wurden am 29. März 2017 von der Hauptversammlung bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2021 beschließt, als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat gewählt.

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 hatte Dr. Wolfgang Bernhard, der bis Februar 2018 zum Mitglied des Vorstands, verantwortlich für das Ressort »Daimler Trucks & Buses«, bestellt war, erklärt, für eine Verlängerung nicht zur Verfügung zu stehen. Die Bestellung von Dr. Wolfgang Bernhard wurde mit Wirkung zum Ablauf des 10. Februar 2017 beendet. Bis zur Bestellung des Nachfolgers übernahm der Vorsitzende des Vorstands Dr. Dieter Zetsche die Leitung des Ressorts.

In seiner außerordentlichen Sitzung Ende Februar 2017 bestellte der Aufsichtsrat Martin Daum mit Wirkung ab dem 1. März 2017 für die Dauer von fünf Jahren bis zum 28. Februar 2022 zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Daimler Trucks & Buses«.

In der Sitzung im Dezember 2017 beschlossen die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat auf Grundlage einer entsprechenden Empfehlung des Nominierungsausschusses den Vorschlag an die Hauptversammlung 2018, Sari Baldauf, Dr. Jürgen Hambrecht und Marie Wieck in den Aufsichtsrat zu wählen.

In der Aufsichtsratssitzung vom 9. Februar 2018 wurde Renata Jungo Brüniger mit Wirkung vom 1. Januar 2019 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Integrität und Recht« bestellt.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses

Der Jahresabschluss der Daimler AG sowie der für die Daimler AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2017 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 2017.

In einer Sitzung des Aufsichtsrats am 31. Januar 2018 wurden im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2017 sowie der Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2018 erörtert und zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die Veröffentlichung bestehen. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2017 und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 1. Februar 2018 veröffentlicht.

In der Sitzung am 9. Februar 2018 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 mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht, den Gewinnverwendungsvorschlag und den erstmals erstellten, mit einer Bescheinigung des Abschlussprüfers nach ISAE 3000 versehenen Nichtfinanziellen Bericht. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, der Vergütungsbericht, der Nichtfinanzielle Bericht, 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 2017 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, die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht und den Nichtfinanziellen Bericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2018 verabschiedet.

Dank

Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Daimler-Konzerns und der Unternehmensleitung herzlich für ihren engagierten Beitrag zum sehr erfolgreichen Geschäftsjahr 2017.

Der Aufsichtsrat dankt ferner Dr. Bernd Bohr, der das Unternehmen durch sein engagiertes Wirken im Aufsichtsrat eng begleitet hat und zum 29. März 2017 ausgeschieden ist.

Der Aufsichtsrat dankt weiterhin Dr. Wolfgang Bernhard für seine erfolgreiche Arbeit in unserem Unternehmen.

Stuttgart, im Februar 2018

Der Aufsichtsrat



Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Der Aufsichtsrat

Dr. Manfred Bischoff

München

gewählt bis 2021

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

SMS Holding GmbH

Michael Brecht*

Gaggenau

gewählt bis 2018

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

Dr. Paul Achleitner

München

gewählt bis 2020

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Deutsche Bank AG – Vorsitzender
Bayer AG

Bader M. Al Saad

Kuwait

gewählt bis 2022

(seit 29. März 2017)

Ehemals Chairman and Managing Director of the Executive Committee of the Board of Directors of Kuwait Investment Authority

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Member of the Executive Committee of the Board of Directors of Kuwait Investment Authority

Sari Baldauf

Helsinki

gewählt bis 2018

Vorsitzende des Aufsichtsrats der Fortum OYj

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Deutsche Telekom AG
Fortum OYj – Vorsitzende

Vexve Holding OY – Vorsitzende

AkzoNobel N.V. (bis 1. Dezember 2017)

Michael Bettag*

Nürnberg

bestellt bis 2018

Vorsitzender des Betriebsrats der Niederlassung Nürnberg,
Daimler AG

Dr. Clemens Börsig

Frankfurt am Main

gewählt bis 2022

Ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Bayer AG (bis 28. April 2017)

Linde AG

Emerson Electric Co.

Dr. Jürgen Hambrecht

Ludwigshafen

gewählt bis 2018

Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

BASF SE – Vorsitzender

Fuchs Petrolub SE – Vorsitzender

Trumpf GmbH + Co. KG – Vorsitzender

Nyxoah SA (bis 31. Dezember 2017)

Petraea Heynike

Vevey

gewählt bis 2021

Ehemals Executive Vice President of the Executive Board of

Nestlé S.A.

Andrea Jung

New York

gewählt bis 2018

President and Chief Executive Officer of Grameen America, Inc.

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Apple Inc.

General Electric Company

Joe Kaeser

München

gewählt bis 2019

Vorsitzender des Vorstands der Siemens AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Allianz Deutschland AG

NXP Semiconductors N.V.

Ergun Lümalı*

Sindelfingen

gewählt bis 2018

Vorsitzender des Betriebsrats am Standort Sindelfingen;

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG

Wolfgang Nieke*

Stuttgart

gewählt bis 2018

Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Untertürkheim der Daimler AG

Dr. Bernd Pischetsrieder

München

gewählt bis 2019

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft in München

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft in München – Vorsitzender

Tetra Laval Group

Valter Sanches*

Genf

gewählt bis 2018

General Secretary IndustriALL Global Union

Jörg Spies*

Stuttgart

gewählt bis 2018

Vorsitzender des Betriebsrats der Zentrale, Daimler AG

Elke Tönjes-Werner*

Bremen

gewählt bis 2018

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats des Standorts Bremen der Daimler AG

Sibylle Wankel*

Frankfurt am Main

bestellt bis 2018

Leiterin des Justiziariats der IG Metall

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Siemens AG (bis 31. Januar 2018)

Dr. Frank Weber*

Sindelfingen

gewählt bis 2018

Centerleiter Presswerk, Werk Sindelfingen, Daimler AG; Vorsitzender des Konzernsprecherausschusses der leitenden Angestellten im Daimler-Konzern

Roman Zitzelsberger*

Stuttgart

bestellt bis 2018

IG Metall Bezirksleiter Baden-Württemberg

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Heidelberger Druckmaschinen AG

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:**Dr. Bernd Bohr**

Stuttgart

ausgeschieden am 29. März 2017

Ehemals Geschäftsführer der Robert Bosch GmbH

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Formel D GmbH

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*

Nominierungsausschuss

Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender

Dr. Paul Achleitner

Sari Baldauf

World Premi

smart vision EQ fortwo



Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt hat Mercedes-Benz richtungweisende Lösungen für die Mobilität der Zukunft präsentiert. Das Showcar Mercedes-AMG Project ONE steht mit seiner Formel-1-Hybrid-Technologie für die »Future of Driving Performance«. Der smart vision EQ fortwo bietet eine elektrische und autonome Lösung für einen hocheffizienten und flexiblen Nahverkehr.

ere

Mercedes-AMG Project ONE



Highlights 2017

Das Jahr 2017 war für Daimler insgesamt sehr erfolgreich. Mit attraktiven neuen Produkten und Dienstleistungen haben wir unser Kerngeschäft gestärkt. Wichtige Produktneuheiten waren die modellgepflegte S-Klasse, die neue X-Klasse von Mercedes-Benz, der neue FUSO Super Great oder der neue SETRA Doppelstockbus. Mit gezielten Akquisitionen und Kooperationen haben wir unser Geschäftsportfolio ausgebaut. In den strategischen Zukunftsfeldern Vernetzung, autonomes Fahren, flexible Nutzung und Services sowie vor allem in der Elektromobilität sind wir sehr gut vorangekommen. Darüber hinaus streben wir an, die Zukunftsfähigkeit von Daimler durch eine neue divisionale Unternehmensstruktur stärken.

Q1

Daimler Financial Services übernimmt PayCash Europe S.A.

Mit dem Einstieg ins E-Payment-Business wird Daimler unter dem Markennamen »Mercedes pay« künftig seinen eigenen elektronischen Zahlungsdienstleister an den Start bringen. »Mercedes pay« ist ein elementarer

Bestandteil der Mobilitäts- und Digitalisierungsstrategie von Daimler.

Das neue Zahlungssystem unterstreicht den Anspruch, als führender Anbieter digitaler Mobilitätsdienstleistungen die Angebote von Daimler noch attraktiver zu machen.

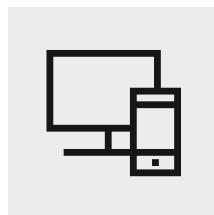


Start-up-Kultur bei Daimler

Daimler erweitert das Programm des »Knowledge College«, der Workshop-Reihe für Studierende, um ein Seminar zum Thema Start-up-Kultur im Konzern. Das Unternehmen hat das klare Ziel, die Stärke eines Weltkonzerns mit der Flexibilität der Gründerszene zu verbinden. Mit zahlreichen Initiativen setzt Daimler neue Impulse, um den Gründergeist im Unternehmen zu stärken. Passend dazu hat Daimler ein neues Seminar konzipiert, mit dem Studierende Start-up-Know-how erwerben können.

Daimler Financial Services investiert in Smartphone-App für Autofinanzierung

Daimler Financial Services setzt den Wachstumskurs mit digitalen Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen fort. Mit dem Ende 2015 in Irvine, Kalifornien, gegründeten Finanz-Start-up AutoGravity startet Daimler Financial Services in den USA jetzt den nationalen Roll-out in 46 US-Bundesstaaten. Die kundenfokussierte Vergleichs-App für Autokauf und -finanzierung ermittelt innerhalb weniger Minuten bis zu vier auf den Kunden zugeschnittene, verbindliche Angebote.

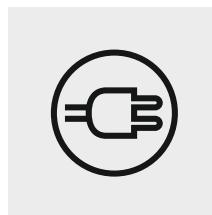


Daimler wird Investor bei ChargePoint

ChargePoint gilt im Segment der elektromobilen Ladelösungen weltweit als führender Anbieter und ist Marktführer in den USA. Eine Ausweitung des Geschäfts auf den europäischen Markt ist geplant. Die strategische Beteiligung an ChargePoint ist ein weiterer wichtiger Schritt zur Verbreitung der Elektromobilität. Die Kooperation legt den Grundstein für ein umfassendes, kundenorientiertes Ladeangebot.

1.500 Mercedes-Benz Sprinter und Vito mit Elektroantrieb für Hermes

Hermes und Mercedes-Benz Vans vereinbaren eine strategische Partnerschaft zur Elektrifizierung der Fahrzeugflotte des Paketdienstleisters. Im Mittelpunkt stehen Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit und Alltagstauglichkeit von lokal emissionsfreien Lieferfahrzeugen beim Einsatz auf der letzten Meile. Bis 2020 will Hermes 1.500 Mercedes-Benz Elektrotransporter der Baureihen Vito und Sprinter deutschlandweit in Ballungsräumen einsetzen.



Truck Data Center und neue digitale Dienste eingeführt

Das Truck Data Center ermöglicht die Markteinführung neuer digitaler Dienste von Mercedes-Benz Lkw: das revolutionäre Serviceprodukt Mercedes-Benz Uptime und die neue FleetBoard Manager-App. Voraussetzung für beide Dienste ist die Verbauung des Truck Data Center, das künftig markenübergreifend das Gehirn des vernetzten Lkw bei Daimler Trucks bildet. Es kommuniziert via Bluetooth, 3G-Signal oder GPS mit der Infrastruktur, mit anderen Fahrzeugen und weiteren am Logistikprozess beteiligten Instanzen.



Hauptversammlung beschließt konstante Dividende in Höhe von 3,25 € pro Aktie

Rund 6.200 (i. V. 5.500) Aktionäre kommen am 29. März in den CityCube nach Berlin. Die Beschlussvorschläge der Verwaltung werden durchweg mit großer Mehrheit angenommen. Die

Ausschüttungssumme beträgt 3.477 Mio. € und ist die höchste im DAX.

Q2

Bosch und Daimler kooperieren beim vollautomatisierten Fahren im urbanen Umfeld

Bosch und Daimler treiben gemeinsam die Entwicklung des vollautomatisierten und fahrerlosen Fahrens voran. Die Entwicklungskooperation verfolgt das Ziel, vollautomatisiertes und fahrerloses Fahren im urbanen Umfeld Anfang der kommenden Dekade auf die Straße zu bringen. Das Projekt vereint die Gesamtfahrzeugkompetenz des weltweit führenden Premiumherstellers mit der System- und Hardwarekompetenz des weltgrößten Zulieferers.



Weltpremiere der modellgepflegten S-Klasse in Shanghai

Mit umfassenden Neuerungen feiert die modellgepflegte S-Klasse ihre Weltpremiere auf der Auto Shanghai. Zu den Highlights zählt eine von Grund auf neue, hocheffiziente Motorenpalette mit einer Reihe neuer Technologien zur Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Intelligent Drive macht einen weiteren Schritt in Richtung autonomes Fahren. Und im Innenraum werden im Premiumsegment beim Thema Komfort und Wellness neue Maßstäbe gesetzt.

50

50. Rekordmonat in Folge

Mercedes-Benz Cars verzeichnet eine beispiellose Rekordserie: Seit über vier Jahren gibt es neue Bestwerte – Monat für Monat, ohne Unterbrechung. Im April wird der Absatz im 50. Monat in Folge im Vergleich zum Vorjahr gesteigert.



Neuer FUSO Super Great für den japanischen Markt

Mit der neuesten Generation des FUSO Flaggschiffs setzt der größte Nutzfahrzeugherrsteller der Welt in Japan neue Maßstäbe bei Effizienz, Sicherheit und Konnektivität. Durch eine Reihe von neuen Technologien lässt sich der Kraftstoffverbrauch des neuen Lkw um bis zu 15 Prozent verringern. Im FUSO Super Great kommt die globale Plattformstrategie von Daimler Trucks voll zum Tragen. Sie ermöglicht einheitliche Qualitätsstandards, Kostenvorteile durch Skaleneffekte und Flexibilität bei der Produktionsauslastung.

Neue Batteriefabrik in Kamenz

Mit der Grundsteinlegung für eine der größten und modernsten Batteriefabriken geht Daimler AG einen weiteren Schritt in der Elektrooffensive. Bei der hundertprozentigen Tochter ACCUMOTIVE in Kamenz entsteht mit einer Investition von rund 500 Mio. € die zweite Fabrik für Lithium-Ionen-Batterien.

500 Mio.



Grundstein für neues Pkw-Werk in Russland gelegt

Mercedes-Benz startet die Bauarbeiten für ein neues, vollflexibles Pkw-Werk in der Region Moskau, das im Jahr 2019 die lokale Produktion aufnehmen soll. Die Produktionsanlagen werden auf maximale Flexibilität ausgelegt, sodass mehrere Architekturen auf einer Linie gefertigt werden können. Insgesamt sollen mehr als 250 Mio. € investiert werden.



Weltpremiere für den Mercedes-Benz Tourismo RHD

Der Mercedes-Benz Tourismo ist mit über 23.000 verkauften Einheiten der erfolgreichste Reisebus von Daimler Buses und ein maßgeblicher Treiber für den Erfolg von Daimler Buses. Das neue Modell setzt Maßstäbe bei Wirtschaftlichkeit, Komfort und Sicherheit. Mit seinen vier Modellvarianten und einem breiten Antriebs- und Ausstattungsangebot deckt er die vielfältigen Kundenbedürfnisse im gesamten Reisebussegment ab.



Baustart für neues Motorenwerk im polnischen Jawor

Das Motorenwerk in Jawor soll neueste Branchenstandards mit Industrie 4.0 verbinden und als Benchmark in der Motorenproduktion gelten. Geplant ist neben modernsten Anlagen und Technologien die Nutzung von Digitalisierungspotenzialen, beispielsweise bei App-basierten Anwendungen im Personalbereich und im Energiemanagement. In den neuen Produktionsstandort für Vierzylindermotoren investiert Daimler rund 500 Mio. €.

Q3

Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen in China

Daimler und BAIC vereinbaren, gemeinsam rund 650 Mio. € in die Produktion von batterieelektrischen Mercedes-Benz Fahrzeugen am lokalen Produktionsstandort von Beijing Benz Automotive Co. (BBAC) in Peking zu investieren. Als Teil dieser strategischen Rahmenvereinbarung bereiten die Partnerunternehmen bis 2020 die lokale Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen bei BBAC vor und werden die notwendige Infrastruktur in China sowie Forschungs- und Entwicklungs-kapazitäten aufbauen.

Neuer Setra Doppelstockbus setzt Reisebusinitiative fort

Der Setra Doppelstockbus feiert Weltpremiere. Er ist der größte und komfortabelste Reisebus von Daimler Buses. Aufgrund verbesserter Aerodynamik verbraucht er deutlich weniger Kraftstoff als sein Vorgänger. Darüber hinaus ist er serienmäßig mit einem Notbremssystem mit Hindernis- und Fußgängererkennung ausgestattet, und als Sonderausstattung wird ein Abbiegeassistent für den toten Winkel angeboten.

Mercedes-Benz Vans gründet mit US-Start-up Via das Joint Venture ViaVan

Mercedes-Benz Vans steigt in den Markt für Mitfahrangebote ein. Dafür gründet die Transportersparte der Daimler AG mit dem in New York ansässigen Start-up Via das Joint Venture ViaVan. Die Technologie von Via und das Engineering von Mercedes-Benz Vans ergeben eine perfekte Kombination für ein effizientes, günstiges und nachhaltiges Mitfahrangebot.

Fünf Jahre BharatBenz

Die indische Nutzfahrzeugmarke von Daimler ist auf Erfolgskurs. Die Fahrzeuge sind speziell auf den indischen Markt und die dortigen Kundenbedürfnisse zugeschnitten. Inzwischen hat BharatBenz mehr als 60.000 BharatBenz Lkw an Kunden in Indien übergeben. In den vergangenen Monaten wurde erstmals ein zweistelliger Marktanteil erreicht. Die Marke ist klar unter den Top 4 im indischen Markt etabliert – im schweren Segment sogar Nr. 3.



Daimler Buses macht Produktionsnetzwerk

fit für die Zukunft

Um an den europäischen Standorten fit für die Zukunft zu bleiben, verständigen sich Unternehmen und Betriebsrat auf ein Zukunftspaket zur Effizienzsteigerung in der Produktion. Zudem wird Daimler Buses konsequent weiter die Mobilität der Zukunft gestalten. In diesem Zuge wollen wir in den nächsten Jahren rund 340 Mio. € investieren.



Mercedes-Benz X-Klasse feiert Weltpremiere

Mit der »Mercedes-Benz Vans goes global«-Strategie stößt Mercedes-Benz Vans in ein neues Marktsegment vor. Die Mercedes-Benz X-Klasse ist der erste Pickup eines Premiumherstellers. Die X-Klasse mit Platz für bis zu fünf Personen ergänzt die geschätzten Stärken eines Midsize-Pickups um die typischen Mercedes-Benz Eigenschaften Fahrdynamik, Komfort, Design, Sicherheit, Vernetzung und umfassende Individualisierung.

Mit Vollgas in die Zukunft:

1.900 junge Menschen starten Ausbildung bei Daimler

Heute in die qualifizierten Kräfte von morgen investieren: Allein in Deutschland starten rund 1.900 junge Menschen an 50 Standorten bei Daimler ins Berufsleben. Zum Ausbildungsstart besucht Dr. Dieter Zetsche die 279 neuen Auszubildenden und dualen Studenten des Mercedes-Benz Werks Sindelfingen.

1.900

Daimler-Vorstand beschließt Zukunftsplan für Dieselantriebe

Der Zukunftsplan umfasst eine massive Ausweitung der bereits laufenden freiwilligen Servicemaßnahmen bei Fahrzeugen in Kundenhand sowie eine schnelle Markteinführung der komplett neu entwickelten Dieselmotorenfamilie. Anlässlich eines Spitzentreffens von Politik und Automobilindustrie wird dieses Paket um zusätzliche Maßnahmen erweitert.

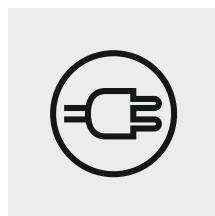
Q4

Daimler startet mit vier neuen Modulen im Prüf- und Technologiezentrum Immendingen

Mit der Einweihung weiterer Prüfmodule macht die Daimler AG am Standort Immendingen einen wichtigen Schritt in Richtung Mobilität der Zukunft. Der Testbetrieb im Daimler-Prüf- und Technologiezentrum startet auf den vier Prüfmodulen Stadtquartier, 4x4-Fläche, Albdauerlauf und der »Bertha-Fläche«, einer Testfläche zum autonomen Fahren.

Vorstand und Aufsichtsrat beschließen erste Schritte zur Stärkung der divisionalen Struktur

Daimler arbeitet daran, wie die Geschäftsfelder in rechtlich selbstständige Einheiten umgewandelt werden können. Dieses »Projekt Zukunft« soll die Zukunftsfähigkeit der Geschäftsbeziehe stärken, um die Wachstums- und Ergebnispotenziale in den jeweiligen Märkten noch besser zu erschließen. In enger Abstimmung mit der Arbeitnehmerseite wird das Projekt weiter verfolgt. Vorbehaltlich einer abschließenden Beurteilung wird die Zustimmung der Hauptversammlung zu den Ausgliederungen im Jahr 2019 angestrebt.



Daimler Trucks präsentiert die Marke E-FUSO

Im Rahmen der Tokyo Motor Show verkündet Daimler Trucks die vollständige Elektrifizierung aller Lkw- und Bus-Baureihen der Marke FUSO in den nächsten Jahren. Daimler Trucks ist damit der erste Hersteller mit einer eigenen E-Marke für Lkw und Busse. Im Dezember 2017 werden die ersten vollelektrischen FUSO eCanter Lkw an europäische Kunden übergeben.

Ikone unter Strom

Thomas Built Buses, das Tochterunternehmen von Daimler Trucks North America, stellt den ersten vollelektrischen Schulbus vor, der ab Anfang 2019 in die Serienproduktion gehen soll. Bei der Entwicklung des »Saf-T-Liner C2 Electric Bus« profitierte Thomas Built Buses maßgeblich vom Elektro-Know-how der Daimler AG.



IONITY ermöglicht Elektromobilität auf Langstrecken

Mit der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens IONITY zum Aufbau eines High-Power-Charging (HPC)-Netzwerks für Elektrofahrzeuge stellt Daimler gemeinsam mit anderen Herstellern die Weichen für den Aufbau des leistungsstärksten Schnelladenetzes in Europa. Mit der Errichtung und dem Betrieb von insgesamt rund 400 Schnellladestationen bis 2020 soll die Elektromobilität auch auf Langstrecken gewährleistet und im Markt etabliert werden.



Investitionen für Start-up-Kooperationen

Daimler Financial Services (DFS) stellt sein Start-up Intelligence Center (SIC) in Lissabon vor. Hier werden Kooperationen und Partnerschaften mit vielversprechenden Start-ups aus der Mobilitäts-, FinTech- und InsurTech-Szene gefördert. Mit dem Start-up Intelligence Center bündelt DFS seine zahlreichen Aktivitäten im Bereich Innovation Cooperation Management.

Elektrische Transporter von Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans plant, alle gewerblichen Transporter mit Elektroantrieb anzubieten. Den Anfang macht der mittelgroße eVito, der seit November 2017 bestell- und ab der zweiten Jahreshälfte 2018 lieferbar ist. Weitere Baureihen sollen ab 2019 folgen. Über das reine Fahrzeug hinaus bietet Mercedes-Benz Vans auch ein technisches Ökosystem wie beispielsweise eine intelligente Ladeinfrastruktur zum Betrieb der Fahrzeuge an.



Zum vierten Mal Formel-1-Weltmeister

Lewis Hamilton gewinnt zum vierten Mal in seiner Karriere den Weltmeistertitel in der Formel 1 und sichert den Silberpfeilen zum vierten Mal in Folge die Fahrer-Weltmeisterschaft. Mercedes-AMG Petronas Motorsport gewinnt zudem mit großem Abstand die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft.

Daimler am Kapitalmarkt

Die weltweiten Aktienmärkte tendierten im Jahr 2017 deutlich fester und erreichten in einigen Regionen neue Höchststände. Die Daimler-Aktie entwickelte sich im Jahresverlauf volatil und schloss auf dem Niveau des Vorjahrs. Für das Geschäftsjahr 2017 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung die Anhebung der Dividende auf 3,65 (i. V. 3,25) € vor.

A.01

Entwicklung der Daimler-Aktie und wichtiger Börsenindizes

	Ende 2017	Ende 2016	17/16
	Veränd. in %		
Daimler-Aktie (in €)	70,80	70,72	+0
DAX 30	12.918	11.481	+13
Dow Jones Euro STOXX 50	3.504	3.291	+6
Dow Jones Industrial Average	24.719	19.763	+25
Nikkei	22.765	19.114	+19
Dow Jones STOXX Auto Index	615	543	+13

A.02

Kennzahlen je Aktie

	2017	2016	17/16
Werte in €	Veränd. in %		
Konzernergebnis	9,84	7,97	+23
Dividende	3,65	3,25	+12
Eigenkapital (31.12.)	59,84	54,17	+10
Börsenkurs: Jahresende ¹	70,80	70,72	+0
Höchst ¹	73,25	73,64	-1
Tiefst ¹	59,29	51,97	+14

1 Schlusskurse

Globale Börsen tendieren deutlich fester

Die weltweiten Aktienmärkte starteten optimistisch in das Jahr 2017; bei den Investoren war der Amtsantritt des neuen US-Präsidenten mit der Erwartung wirtschaftsstimulierender Maßnahmen verbunden. In diesem Umfeld konnten die wesentlichen US-Aktienindizes auf neue Höchststände klettern. Gleichzeitig agierten die Autoinvestoren sehr risikoavers. Nach einer kurzen Phase der Unsicherheit vor den französischen Präsidentschaftswahlen legten die Börsen Ende April nach dem Ausgang der ersten Runde nochmals deutlich zu; der Deutsche Aktienindex DAX kletterte in diesem Zeitraum über sein altes Rekordhoch von 12.375 Punkten aus dem Jahre 2015. Unterstützend wirkten in der Folge die weiterhin expansive Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) und der moderate Zinserhöhungs-pfad der US-Notenbank, die im März und Juni erwartungsgemäß die Leitzinsen um jeweils 25 Basispunkte erhöhte. Mitte August erhöhte sich die Volatilität, auch infolge gestiegener Spannungen zwischen den USA und Nordkorea. Die Automobilwerte waren in diesem Umfeld ebenfalls großen Schwankungen ausgesetzt. Im September erholten sich die Märkte jedoch wieder kräftig. Neben robusten Konjunkturdaten und dem stärkeren US-Dollar wirkte in Deutschland die Aussicht auf eine wirtschaftsfreundliche Regierung stimulierend. Im weiteren Verlauf förderten die globale Wirtschaftserholung sowie die positive Berichterstattung der europäischen Unternehmen die Kaufneigung der Investoren. Im vierten Quartal verzeichneten viele weltweite Börsenindizes neue Höchststände. Die Erwartungen über die weitere Politik der weltweiten Notenbanken blieben aber von zentraler Bedeutung für die Akteure an den Aktienmärkten.

Der Index der wichtigsten Titel im Euroraum, der Dow Jones Euro STOXX 50, legte im Jahresverlauf um 6 % zu. Mit einem Anstieg von 13 % entwickelte sich der deutsche Leitindex DAX deutlich besser. Der DAX übertraf im Oktober 2017 erstmals die Marke von 13.000 Punkten und erreichte am 3. November mit 13.479 Punkten ein neues Allzeithoch. In Japan schloss der Nikkei-Index auf Jahressicht ebenfalls mit 22.765 Punkten deutlich im Plus (+19 %) und erreichte einen langjährigen Höchststand. In den USA erreichte der Dow Jones im Dezember 2017 mit 24.719 Punkten ein neues Allzeithoch; im Jahresverlauf legte er um 25 % zu.

Daimler-Aktie mit volatiler Entwicklung

Nachdem die Automobilwerte den Schwung aus dem vergangenen Jahr zu Jahresbeginn noch mitnehmen konnten, schwächte sich das Momentum zu Beginn des zweiten Quartals 2017 wieder ab. Neben der allgemeinen Sorge über die Nachhaltigkeit der Pkw-Nachfrage in den Triademärkten fokussierten sich die Anle-

ger insbesondere auf die weitere Entwicklung des chinesischen Pkw-Marktes nach der Anpassung der Subventionen zum Jahresende 2016. Zunehmend belastend wirkte auch die Diskussion zur Dieseltechnologie und offene rechtliche Verfahren. Andererseits erkannten Investoren die anhaltend gute Geschäftsentwicklung. In den Folgemonaten gerieten Automobilwerte allerdings global weiter unter Druck. Diskussionen über die Zukunft der Dieselantriebstechnologie wurden nun auch auf internationaler Ebene aufgenommen und wirkten sich belastend auf den ganzen Sektor und damit auch auf unsere Aktie aus. Anleger erwarten durch die fortschreitende Elektrifizierung des Antriebsstrangs in den kommenden Jahren übergangsweise hohe Investitionen bei vergleichsweise geringerer Profitabilität. Auch die Automobilmärkte blieben weiterhin im Fokus von Investoren und Analysten. Hier stand vor allem die Entwicklung des Pkw-Marktes in den USA im Vordergrund. Sinkende Zulassungszahlen und Sorgen um Restwerte erhöhten die Unsicherheit am Kapitalmarkt über die Nachhaltigkeit der Nachfrage. Gesamtheitlich wirkte sich die Aufwertung des Euros gegenüber dem US-Dollar belastend auf Titel mit hohem Exportanteil in US-Dollar-basierten Märkten aus. In diesem Umfeld erreichte unsere Aktie am 31. Juli mit 59,29 € den tiefsten Stand des Jahres 2017. Eine Versachlichung der Diskussionen um den Diesel und weitere Klarheit über das Vorgehen der Bundesregierung und der Automobilhersteller nach dem Dieselpipel Anfang August sorgten wieder für mehr Vertrauen der Anleger in den Automobilsektor; viele Investoren nutzten günstige Gelegenheiten zum Nachkauf von Aktien. Auch die auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt gezeigte Innovationskraft und die strategische Ausrichtung der Automobilbranche unterstützten die Kurserwartungen der Anleger. Getragen von der fortgesetzten Produktoffensive und erneut guten Ergebnissen für das dritte Quartal 2017 gewann unsere Aktie im Verlauf der Monate September und Oktober weiter an Wert. Am 3. November erreichte der Kurs der Daimler-Aktie mit 73,25 € den höchsten Stand des Jahres. Die Daimler-Aktie schloss am 29. Dezember bei 70,80 €. Die Marktkapitalisierung betrug zum Jahresende 75,7 (i. V. 75,7) Mrd. €. Damit lag die Daimler-Aktie auf dem Niveau des Vorjahrs und entwickelte sich somit schwächer als der DAX (+13%) und der Dow Jones STOXX Auto Index (+13%). Zusammen mit der Ausschüttung der Dividende von 3,25 € je Aktie haben unsere Aktionäre eine Wertentwicklung von +5% erfahren. In den ersten Wochen des Jahres 2018 entwickelte sich unsere Aktie sehr positiv. Die Daimler-Aktie notierte Ende Januar mit 73,73 € um 4% über dem Schlusskurs des Jahres 2017.

Dividende von 3,65 € ↗ A.02

Der Hauptversammlung am 5. April 2018 werden Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2017 die Anhebung der Dividende auf 3,65 € pro Aktie vorschlagen. Die Ausschüttungssumme erreicht damit einen neuen Höchstwert von 3.905 (i. V. 3.477) Mio. €.

Breite Aktionärsstruktur ↗ A.07

Mit rund 0,9 Mio. Aktionären verfügt Daimler weiterhin über eine breite Aktionärsbasis. Die Aktionärszahl hat sich im Berichtsjahr leicht vermindert, da insbesondere weniger 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 Meldeschwelle von 5% gemäß WpHG liegt BlackRock, Inc., New York. BlackRock teilte uns im November 2017 mit, dass sein Stimmrechtsanteil am 8. November 2017 bei 5,95% lag. Harris Associates L. P.,

Wilmington, teilte uns im März 2017 mit, dass ihr Stimmrechtsanteil am 9. März 2017 die Meldeschwelle von 3,0% übertraf und bei 3,01% lag.

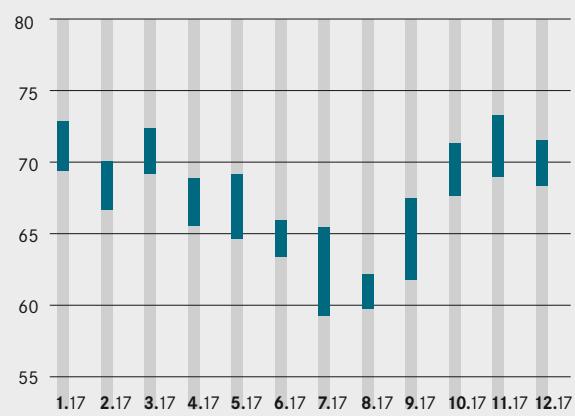
Die oben genannten und weitere Stimmrechtsmitteilungen sind im Internet unter daimler.com/investoren/aktie/stimmsrechtsmitteilungen verfügbar.

Insgesamt halten institutionelle Anleger 71% des Aktienkapitals, 19% befinden sich im Eigentum von Privatanlegern. Europäische Investoren besitzen rund 65% des Kapitals, rund 23% liegen bei US-Investoren.

A.03

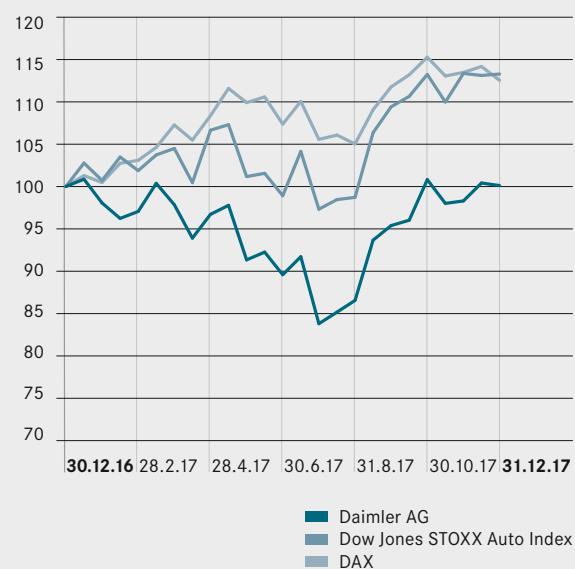
Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2017

in €



A.04

Börsenkursentwicklung (indiziert)



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

	Ende 2017	Ende 2016	17/16
	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	75,7	+0
Anzahl der Aktionäre (in Mio.)	0,9	1,0	-10
Indexgewichtung			
DAX 30	6,79 %	7,52 %	
Dow Jones Euro STOXX 50	2,92 %	3,18 %	
Langfristiges Credit Rating			
Standard & Poor's	A	A	
Moody's	A2	A3	
Fitch	A-	A-	
Scope	A	-	
DBRS	A (low)		

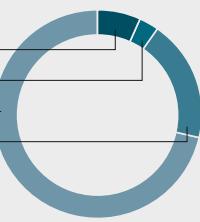
A.06**Börsendaten der Daimler-Aktie**

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

A.07**Aktionärsstruktur am 31.12.2017**

nach Aktionärsgruppen

Kuwait Investment Authority	6,8%
Renault-Nissan	3,1%
Institutionelle Investoren	71,2%
Private Anleger	18,9%



Mit einer Gewichtung von 6,79 (i. V. 7,52) % stand Daimler am Jahresende 2017 an sechster Stelle im Deutschen Aktienindex DAX 30. Im Dow Jones Euro STOXX 50 war die Aktie mit einem Gewicht von 2,92 (i. V. 3,18) % und damit an elfter Stelle vertreten. Die Daimler-Aktie ist in Frankfurt und Stuttgart notiert. Im Jahr 2017 lag der Börsenumsatz in Deutschland bei 942 (i. V. 1.210) Mio. Aktien. Zunehmend wird Daimler auch auf den multilateralen Handelsplattformen und im Over-The-Counter-Markt gehandelt.

Erneut Belegschaftsaktienprogramm durchgeführt

Im März 2017 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 36.200 (i. V. 34.500) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beteiligt; das ist die höchste Zahl seit dem Jahr 2008. Auch die Gesamtzahl der von den Beschäftigten erworbenen Aktien ist mit rund 604.000 (i. V. 576.000) Aktien nochmals deutlich gestiegen, davon entfallen knapp 54.400 auf Bonusaktien. Zu dieser hohen Beteiligung am Belegschaftsaktienprogramm dürften die guten Zukunftsansichten des Unternehmens, die weiterhin hohe Ergebnisbeteiligung und die attraktive Dividendenrendite im aktuellen Zinsumfeld beigetragen haben.

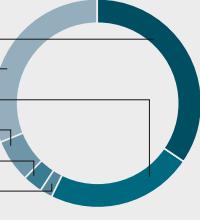
Hauptversammlung im CityCube in Berlin

Unsere Hauptversammlung fand im Jahr 2017 bereits am 29. März im CityCube in Berlin statt. Rund 6.200 (i. V. 5.500) Anteilseigner besuchten die Veranstaltung. Insgesamt waren 49,18% (i. V. 50,77 %) des Grundkapitals (Teilnahmepräsenz zuzüglich Briefwahlstimmen) vertreten. Bei der Abstimmung über die Tagesordnungspunkte folgten die Aktionäre jeweils mit großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung. So beschloss die Hauptversammlung der Daimler AG eine wiederum sehr attraktive Dividende in Höhe von 3,25 (i. V. 3,25) € je Aktie und wählte Dr. Clemens Börsig erneut als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat. In seiner anschließenden Sitzung hat der Aufsichtsrat Dr. Börsig erneut in den Prüfungsausschuss berufen, und dieser wiederum wählte Clemens Börsig zum Vorsitzenden des Prüfungsausschusses. Darüber hinaus hat die Hauptversammlung Bader Mohammad Al Saad, Mitglied des Executive Committee of the Board of Directors der Kuwait Investment Authority (KIA), als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat gewählt. Die Amtszeit der beiden neu gewählten Aufsichtsratsmitglieder endet mit der Aktionärsversammlung im Jahr 2022. Die wesentlichen Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind im Internet unter daimler.com/ir/hv2017 verfügbar. Auf den Ausstellungsflächen des CityCube präsentierte Daimler die Technologiekompetenz und das breite Produkt- und Dienstleistungsspektrum des Unternehmens unter dem Motto »Future Mobility«. Die Highlights der Ausstellung veranschaulichten die Mobilitätsangebote der Zukunft: Neben dem eleganten »Vision Mercedes Maybach 6« und dem ersten Vertreter der neuen Marke EQ sowie einem Mercedes-Benz Elektro-Lkw für den schweren Verteilverkehr war dies unter anderem der viel bestaunte »Vision Van«. Er verfügt über einen voll automatisierten Laderaum, integrierte Drohnen zur autonomen Luftzustellung und eine moderne Joystick-Steuerung. Der teil-automatisiert fahrende Stadtbus mit CityPilot »Mercedes-Benz Future Bus« gab einen Vorgeschmack auf den öffentlichen Personen-Nahverkehr der Zukunft. Daimler Financial Services präsentierte seine Mobilitätsdienstleistungen. Mercedes me und verschiedene Connectivity Services wurden den Besuchern

A.08**Aktionärsstruktur am 31.12.2017**

nach Regionen

Deutschland	34,5%
Europa, ohne Deutschland	30,9%
USA	22,8%
Kuwait	6,8%
Asien	2,9%
Sonstige	2,1%



ebenfalls vorgestellt. Unsere Auszubildenden gaben einen Einblick in ihre Arbeit. Die Darstellung unseres Programms zur Weiterentwicklung der Unternehmenskultur »Leadership 2020« veranschaulichte, wie sich Daimler auf die Veränderungen bei Produkten, Kundenerwartungen und Arbeitswelten einstellt.

Weiterhin umfassende Investor Relations-Aktivitäten

Auch im Jahr 2017 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 Frankfurt. Speziell nachhaltigkeitsorientierte Investoren konnten bei zwei Veranstaltungen auf der IAA in Frankfurt sowie bei Konferenzen in Frankfurt im Februar und 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 2017 sowie die Geschäftsentwicklung und die Ertragskraft in den einzelnen Geschäftsfeldern und Regionen. Zusätzlich informierte das Top-Management von Daimler Financial Services im Februar im Rahmen einer Kapitalmarktveranstaltung in London über Strategien und Ziele des Finanzdienstleistungsgeschäfts und der Mobilitätsdienstleistungen. Im September folgten zahlreiche Analysten und Investoren unserer Einladung nach Sindelfingen, wo Daimler einen Überblick über die neuesten Geschäftsentwicklungen gab und mit Vorträgen, Diskussionen und Workshops einen Einblick in die Zukunftsstrategie des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars eröffnete. Die Audioaufzeichnungen und die Präsentationsgrafiken der Veranstaltungen können über unseren Internetauftritt unter daimler.com/investoren/events/kapitalmarkttage abgerufen werden.

Erneut Auszeichnungen für den Online-Geschäftsbericht

Der mit zahlreichen Zusatzfunktionen ausgestattete Online-Geschäftsbericht 2016 hat wieder renommierte internationale Auszeichnungen gewonnen. geschaeftsbericht2016.daimler.com Zum einen erhielten wir den Stevie-Award, zum anderen gab es Gold beim LACP Vision Award 2016.

Internetauftritt wird kontinuierlich weiterentwickelt

Seit Dezember 2016 haben wir zahlreiche Seiten des Investor Relations-Internetauftritts unter daimler.com/investoren visuell und inhaltlich aufgewertet durch Kennzahlenmodule, Informationsgrafiken, Erläuterungen und Zitate. Eine online-basierte, repräsentative Nutzerbefragung zeigte die hohe Zufriedenheit der Nutzer der Investor Relations-Internetseiten und gab wertvolle Hinweise zu Nutzerstruktur, Informationsbedürfnissen und weiteren Verbesserungspotenzialen. Durch die zusätzliche Optimierung der Seiten für Internetsuchmaschinen haben wir unseren Nutzern die bedarfsoorientierte Auswahl der Inhalte erleichtert.

Zahl der Online-Aktionäre bleibt auf hohem Niveau

Die Angebote zur personalisierten elektronischen Information und Kommunikation finden bei unseren Aktionärinnen und Aktionären weiterhin hohen Zuspruch. Im Jahr 2017 war der Zuwachs besonders hoch. 95.000 (i.V. 86.500) Aktionärinnen und Aktionäre haben 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 Risikoauschläge für Unternehmen mit einem Rating im Investment-Grade-Bereich auf moderatem Niveau verblieben.

Im Jahr 2017 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 Januar, Mai und November 2017 im US-amerikanischen Kapitalmarkt Anleihen mit achtzehnmonatiger, drei-, fünf- und zehnjähriger Laufzeit mit einem Gesamtvolumen von 6,5 Mrd. US-. Zusätzlich begab die Daimler AG Euroanleihen im Benchmark-Format mit einem Volumen von insgesamt 6,3 Mrd. € und Laufzeiten von sieben, acht, zehn, zwölf und zwanzig Jahren. Am chinesischen Kapitalmarkt konnte die Daimler AG vier Anleihen, sogenannte Panda Bonds, mit einem Gesamtvolumen von 12,0 Mrd. CNY platzieren. Darauf hinaus wurde im Konzern eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedenen Währungen und Märkten begeben.

Zum Jahresende 2017 hatten Gesellschaften des Daimler-Konzerns Anleihen in einem Volumen von 67,1 (i.V. 63,1) Mrd. € ausstehen. Neben der Finanzierung durch Anleihen hat Daimler im Jahr 2017 in geringem Umfang auch Commercial Papers emittiert.

Im Berichtsjahr wurde neben den bereits etablierten ABS-Plattformen in USA, Kanada, China und Deutschland in zwei neuen Ländern Asset-Backed-Securities (ABS) emittiert. So konnten in Großbritannien 0,4 Mrd. GBP erfolgreich bei Investoren platziert werden, in Australien betrug das Volumen der ersten Transaktion 0,75 Mrd. AU-. In den USA wurde im Jahr 2017 in drei Transaktionen ein Refinanzierungsvolumen über insgesamt 4,7 Mrd. US-\$ generiert, in Kanada in einer Transaktion 0,4 Mrd. CA-. Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Bank über die Silver-Arrow-Plattform ABS-Anleihen im Wert von 1,1 Mrd. € an europäische Investoren verkauft. In China wurden zwei ABS-Transaktionen mit einem Gesamtvolume von 10,2 Mrd. CNY erfolgreich platziert.

Ziele und Strategie

Die Automobilbranche steht heute vor einem fundamentalen Wandel. Vier Zukunftsfelder werden die Mobilität grundlegend verändern: die zunehmende Vernetzung der Fahrzeuge, die Fortschritte beim autonomen Fahren, die Entwicklung digitaler Mobilitäts- und Transportdienstleistungen und die Elektromobilität. Als einer der führenden Fahrzeughersteller ist es unser Ziel, auch ein führender Anbieter von Mobilität zu werden. Dazu werden wir unser Kerngeschäft weiter stärken und die Richtung in den vier Zukunftsfeldern vorgeben. Dies wird durch einen kulturellen und organisatorischen Wandel unterstützt. Unser übergeordnetes Unternehmensziel verlieren wir nicht aus den Augen: profitabel wachsen und den Wert des Unternehmens steigern.

Unsere Ziele

Nummer eins im Kerngeschäft

Wir wollen in allen unseren Geschäftsfeldern führend sein. Bei Mercedes-Benz Cars streben wir dauerhaft die weltweite Führungsrolle bei Premiumfahrzeugen an. Mit der Marke smart wollen wir unsere Vorreiterrolle bei urbaner, elektrischer 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 auch künftig der führende herstellerverbundene Finanz- und Mobilitätsdienstleister sein und in enger Kooperation mit den automobilen Geschäftsfeldern und im Bereich Mobilitätsdienstleistungen weiter wachsen. Im Kerngeschäft schaffen wir die finanzielle Basis für die Investitionen in die Zukunft. Dazu wollen wir im Automobilgeschäft nachhaltig eine Rendite (EBIT gemessen am Umsatz) von 9 % erreichen. Die Grundlage dafür sind die Ziellrenditen der einzelnen Geschäftsfelder: 8–10 % für Mercedes-Benz Cars, 8 % für Daimler Trucks, 9 % für Mercedes-Benz Vans und 6 % für Daimler Buses. Für das Geschäftsfeld Daimler Financial Services streben wir eine Eigenkapitalrendite von 17 % an. Insgesamt wollen wir nachhaltig profitabel wachsen und damit den Wert des Unternehmens steigern.

Führend bei den CASE-Themen

Connected, Autonomous, Shared & Services und Electric: Wir wollen in jedem einzelnen Zukunftsfeld führend sein und zusätzliche Potenziale aus der Verknüpfung der vier Felder schöpfen. Wir wollen die **Vernetzung** der Fahrzeuge vorantreiben und daraus Mehrwert für den Kunden schaffen. Im Einsatz digitaler Technologien wollen wir sowohl mit unseren Produkten und Dienstleistungen als auch entlang der gesamten Wertschöpfungskette ganz vorne stehen. Die Digitalisierung unserer Kernprozesse ist die Voraussetzung, um individuelle Kundenbedürfnisse mit Zukunftstechnologien und Mobilitätsanforderungen zu verbinden. Beim **autonomen Fahren** streben wir die Führungsrolle in allen Geschäftsfeldern an. Dadurch ergeben sich neue attraktive Geschäftsmodelle sowohl beim Pkw-Einzelkunden als auch im Flottengeschäft, in der Personenbeförderung und beim gewerblichen Gütertransport. Im Bereich der **Mobilitätsdienstleistungen** bauen wir unser starkes Portfolio aus. Mit unserer breiten Kundenbasis und Präsenz in allen relevanten Mobilitätssegmenten hat Daimler Mobility Services schon heute eine starke Basis. Mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen und starken Kooperationspartnern sind wir

weiter auf Wachstumskurs. Auch bei Nutzfahrzeugen entwickeln wir Mobilitäts- und Transportdienstleistungen mit Nachdruck weiter. Rund um die **Elektromobilität** bauen wir ein Ökosystem mit Produkten und Services auf, um Elektrofahrzeuge in der Nutzung genauso attraktiv wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zu machen. Wir wollen in den nächsten Jahren die besten Elektrofahrzeuge im Markt anbieten und unseren Anteil deutlich erhöhen. Die Marke smart beabsichtigt, in Europa und Nordamerika ab dem Jahr 2020 nur noch Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb anzubieten, die übrigen Regionen sollen kurz darauf folgen. Auch bei Nutzfahrzeugen wollen wir mit elektrischen Fahrzeugen für den urbanen Einsatz führend sein.

Ein kultureller und organisatorischer Rahmen für eine erfolgreiche Zukunft

Die zunehmende Dynamik und die Herausforderungen im automobilen Umfeld erfordern ein hohes Innovationstempo sowie schnelles, agiles, markt- und kundenorientiertes Handeln. Wir fördern gezielt neue Methoden in der Entwicklung und interdisziplinäre Zusammenarbeitsmodelle. Wir unterstützen erfolgversprechende Innovationen von Mitarbeitern und externen Partnern und bringen sie zur Umsetzung. Wir begleiten diesen Wandel mit neuen Führungstools und teamorientierten Vergütungssystemen. Wir streben an, unsere Geschäftsfelder in rechtlich selbstständige Einheiten umzuwandeln und damit die divisionale Struktur von Daimler weiter zu fokussieren und zu stärken. Mit dem »Projekt Zukunft« verfolgen wir das Ziel, die Zukunftsfähigkeit der Geschäftsbereiche zu stärken, damit die Wachstums- und Ergebnispotenziale in den jeweiligen Märkten noch besser erschlossen werden können.

Gerade weil wir uns in einer Phase des großen Umbruchs befinden, ist Integrität von besonderer Bedeutung für unser Unternehmen. Integrität leitet unser Handeln in Bezug auf die Mitarbeiter, das Unternehmen, Geschäftspartner und Kunden. Wir sind überzeugt, dass integres Wirtschaften uns auch in Zeiten starken Wandels Orientierung gibt, dauerhaft erfolgreicher macht und auch der Gesellschaft zugutekommt.

Vier strategische Handlungsfelder

Über vier strategische Handlungsfelder wollen wir unsere Ziele erreichen:

- das globale Kerngeschäft stärken (**CORE**),
- in neuen Zukunftsfeldern führen (**CASE**),
- die Unternehmenskultur anpassen (**CULTURE**) und
- die divisionale Struktur stärken (**COMPANY**).

Das globale Kerngeschäft stärken (**CORE**)

Mercedes-Benz Cars wird seine Wachstumsstrategie mit dem Ziel fortsetzen, seine führende Position im weltweiten Premiumsegment weiter abzusichern. Mit führenden Marken und herausragenden Produkten werden wir unsere Kunden begeistern. Neue, innovative Modelle im Kompaktsegment und die Modellpflege der C-Klasse Baureihe tragen dazu ebenso bei wie die Aktualisierung der Produkt-Ikone G-Klasse. Auf dem Weg zum emissionsfreien Fahren verfolgen wir drei unterschiedliche Technologien: die weitere Verbesserung hochmoderner Verbrennungsmotoren, die Hybridisierung sowie lokal emissionsfreie Fahrzeuge mit Batterie und Brennstoffzelle. Entscheidender Stellhebel bei der Verbesserung der Verbrennungsmotoren ist die umfassende Elektrifizierung des Antriebsstrangs durch neue Technologien wie den integrierten Starter-Generator (ISG) oder das 48-Volt-Bordnetz. Die konsequente Hybridisierung ist ein weiterer wichtiger Zwischenschritt auf dem Weg zum emissionsfreien Fahren. Unsere Hybridpalette mit derzeit acht Hybridmodellen auf der Straße bauen wir weiter aus. Bis zum Jahr 2022 wollen wir in jedem Segment zumindest eine elektrifizierte Alternative anbieten, insgesamt mehr als 50 Varianten. Darin enthalten sind mehr als zehn vollelektrische Fahrzeuge, die Plug-in-Hybrid-Varianten und die Modelle mit 48-Volt-Technologie. Um die Modelloffensive effizient, schnell und in hoher Qualität fortzuführen, setzen wir die Architektur- und Modulstrategie konsequent um. Mit unserem globalen Entwicklungsnetzwerk, dem Aufbau von Technologiezentren und Digital Hubs sind wir nah am Kunden, an den Märkten und an neuen Technologien. Unser Produktionsnetzwerk stellen wir so auf, dass wir gleiche Standards und die hohe Qualität von »Made by Mercedes« weltweit sicherstellen. Im Zuge der Wachstumsstrategie erweitern wir unser Produktionsnetzwerk und stärken damit unsere globale Wettbewerbsfähigkeit.

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. In der Kundenansprache setzen wir, je nach Bedarf, auf physische und digitale Kanäle.

Zur Absicherung der Marktführerschaft spielt unsere Marktposition in China eine entscheidende Rolle. Mit Produkten, die auf die Bedürfnisse des chinesischen Kunden abgestimmt sind, und unserer Entwicklung und Produktion vor Ort haben wir China schon heute zum größten Markt für Mercedes-Benz Pkw gemacht. Diese Position wollen wir weiter stärken.

Um die Ertragsstärke von Mercedes-Benz Cars weiter abzusichern, wollen wir im Rahmen des Effizienzprogrammes »Fit for Leadership« das Geschäftssystem und die Prozesse optimieren und eine weitere Ergebnisverbesserung von 4 Mrd. € bis zum Jahr 2025 in Angriff nehmen.

Daimler Trucks setzt auf globales Wachstum, Technologieführerschaft und die weitere Umsetzung der Plattformstrategie. Bei allem, was wir tun, steht der Kunde im Fokus. Wir wollen unsere starke Position in Europa und Nordamerika absichern und mit der von uns erwarteten Markterholung in Brasilien wachsen. Entsprechend investieren wir dort in den nächsten Jahren in das Produktprogramm, die Vernetzung der Fahrzeuge sowie die Modernisierung der beiden Werke Sao Bernardo do Campo und Juiz de Fora. In Asien wollen wir deutlich wachsen.

In Indonesien haben wir im Jahr 2017 eine Montage für den Mercedes-Benz Axor in Betrieb genommen und sind künftig mit zwei starken Marken in dem südostasiatischen Land vertreten. Mit der lokalen Marke BharatBenz sind wir in Indien etabliert. Aus dieser guten Position heraus wollen wir uns mit einem aktualisierten Produktprogramm und in Exportmärkten weiterentwickeln. Durch die Plattformstrategie entstehen für uns als Hersteller bedeutende Synergievorteile. Davon profitieren auch unsere Kunden, denn die für den Lkw relevanten Technologien sind auf breiter Basis schneller verfügbar.

Die Verbrauchseffizienz ist bei Nutzfahrzeugen ein zentrales Kaufargument. Um sie weiter zu verbessern, arbeiten wir kontinuierlich an Maßnahmen für das Fahrzeug und den Antriebsstrang. Der neue FUSO Super Great setzt mit einer Reihe neuer Maßnahmen Standards beim Thema Effizienz. Beim Mercedes-Benz Actros und beim neuen Freightliner Cascadia wollen wir in den Jahren 2018 beziehungsweise 2019 weitere Schritte zur Verbrauchsreduzierung realisieren.

Das Geschäftsfeld Daimler Trucks arbeitet kontinuierlich an Effizienzverbesserungen. Stellhebel sind die Optimierung unseres Produktionsnetzwerks und der Lieferkette, die Integration neuer Technologien und die Verringerung der Komplexität des Produktpportfolios. Zur Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit wollen wir unsere Fixkosten bis Ende 2018 um 400 Mio. € reduzieren. Dazu trägt ein Bündel an Maßnahmen bei, unter anderem die Restrukturierung und Optimierung der Entwicklungs-, Produktions- und Vertriebsorganisationen von Mercedes-Benz Trucks in Deutschland und Brasilien. Zusammen mit unseren bislang geplanten und teilweise bereits realisierten Kostenoptimierungen wollen wir so bis Ende 2018 ergebniswirksame Verbesserungen in Höhe von 1,4 Mrd. € für Daimler Trucks erreichen. Die volle Wirksamkeit dieser Maßnahmen streben wir für das Jahr 2019 an.

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 sowie die Zukunftsinitiative adVANCE, in der die Entwicklung und Kommerzialisierung kundenorientierter, ganzheitlicher Transport- und Mobilitätslösungen zusammengefasst sind. Mercedes-Benz Vans will auch künftig profitabel wachsen und neue Märkte erobern. Durch den weiter zunehmenden Online-Warenhandel rechnen wir auch in Zukunft mit einem Zuwachs des Absatzes bei gewerblichen Transportern. Mit der neuen Mercedes-Benz X-Klasse, dem ersten Premium-Pickup von Mercedes-Benz Vans, und dem neuen Sprinter, der im Jahr 2018 eingeführt wird, ist unsere Produkt-Pipeline gut gefüllt. In Vorbereitung für den neuen Sprinter modernisieren wir unsere Werke in Ludwigsfelde und Düsseldorf. Ludwigsfelde wird dabei zum ersten vollständig vernetzten Werk. Bis zum Jahr 2025 wollen wir die Transporter-Werke weltweit vollständig digitalisieren. Zusätzlich bauen wir ein neues Werk in North Charleston, USA, das eine Erweiterung der bestehenden Montage darstellt und die Marktentwicklung im nordamerikanischen Markt unterstützt.

Daimler Buses setzt mit neuen Produkten im Segment der Stadt- und Reisebusse und auf der Basis von Regionalstrategien das weltweite Wachstum fort. Mit seinem neuen Flaggschiff, dem Doppeldeckerreisebus der Marke Setra, ist es das Ziel, die heutige Marktführerschaft in diesem Segment zu sichern. Mit dem neuen Stadtbus Citaro hybrid wollen wir weltweit erstmalig die Hybridtechnik nicht als eigenständiges Modell, sondern als

Sonderausstattung für eine breite Palette von Stadtbussen mit Diesel- und Gasmotor anbieten. Das europäische Produktionsnetzwerk mit Standorten in Deutschland, Frankreich, Spanien und Tschechien wird neu geordnet und damit effizienter und wettbewerbsfähiger. Dabei ist geplant, das Werk Mannheim zum Kompetenzzentrum für Stadtbusse und Elektromobilität auszubauen. Neu-Ulm wird zum Kompetenzzentrum für Reisebusse und autonomes Fahren. Zusätzlich werden auch die Entwicklungskompetenzen für Elektromobilität, Konnektivität und autonomes Fahren gestärkt. Mit neuen Regionalzentren, der Produktion von Schul- und Komplettbussen in Indien und dem Produktionsstandort Brasilien als Export-Drehscheibe für Länder in Südamerika, Afrika und Asien treibt Daimler Buses den Ausbau des internationalen Geschäfts voran und setzt dabei vor allem auf die Expansion in Schwellenländern. Neben der globalen Aufstellung in Produktion und Vertrieb sind es auch die technologisch führenden Produkte, die den Erfolg von Daimler Buses ausmachen. Als einer der Führenden in der Sicherheitstechnologie und mit hocheffizienten Fahrzeugen überzeugt Daimler Buses auch mit einem Gesamtpaket aus Neu- und Gebrauchtfahrzeugen, Service- und Wartungsverträgen sowie Finanzierungen und neuen Mobilitätslösungen.

Daimler Financial Services will im Rahmen seiner balanced-STRATEGY sein Kerngeschäft weiter stärken und gleichzeitig in Mobilität und Digitalisierung investieren. Mit maßgeschneiderten Angeboten möchte Daimler Financial Services im Kerngeschäft Finanzierung, Leasing und Versicherung weiter wachsen und nutzt dabei auch die zunehmende Vernetzung der Fahrzeuge. Weltweit wird rund jedes zweite von Daimler ausgelieferte Fahrzeug von Daimler Financial Services finanziert oder verleast. Der weltweite Bestand an finanzierten und verleasten Fahrzeugen von 4,8 Mio. Pkw und Nutzfahrzeugen zum Jahresende 2017 soll weiter gesteigert werden. Daimler Financial Services unterstützt damit den Fahrzeugabsatz von Daimler in rund 40 Ländern. Unter dem Motto »Engaging customers for life« stehen höchste Kundenzufriedenheit und die Steigerung der Kundenloyalität im Fokus. Dies soll durch ein ganzheitliches Ökosystem und relevante Finanzierungs- und Mobilitätsdienstleistungen, die unsere Kunden ein Leben lang begleiten, erreicht werden. Um unsere Geschäftsaktivitäten noch konsequenter als bisher auf die Bedürfnisse bestehender und neuer Kunden auszurichten, haben wir den Vorstand von Daimler Financial Services um die Funktion des Customer Experience Officer (CXO) erweitert. Durch die vollständige Digitalisierung der Geschäftsprozesse will Daimler Financial Services noch effizienter und schneller werden.

In neuen Zukunftsfeldern führen (**CASE**)

Als Pioniere des Automobilbaus wollen wir in allen CASE-Feldern (**Connected**, **Autonomous**, **Shared & Services**, **Electric**) führend sein und zusätzliche Potenziale aus der Verknüpfung der vier Felder schöpfen.

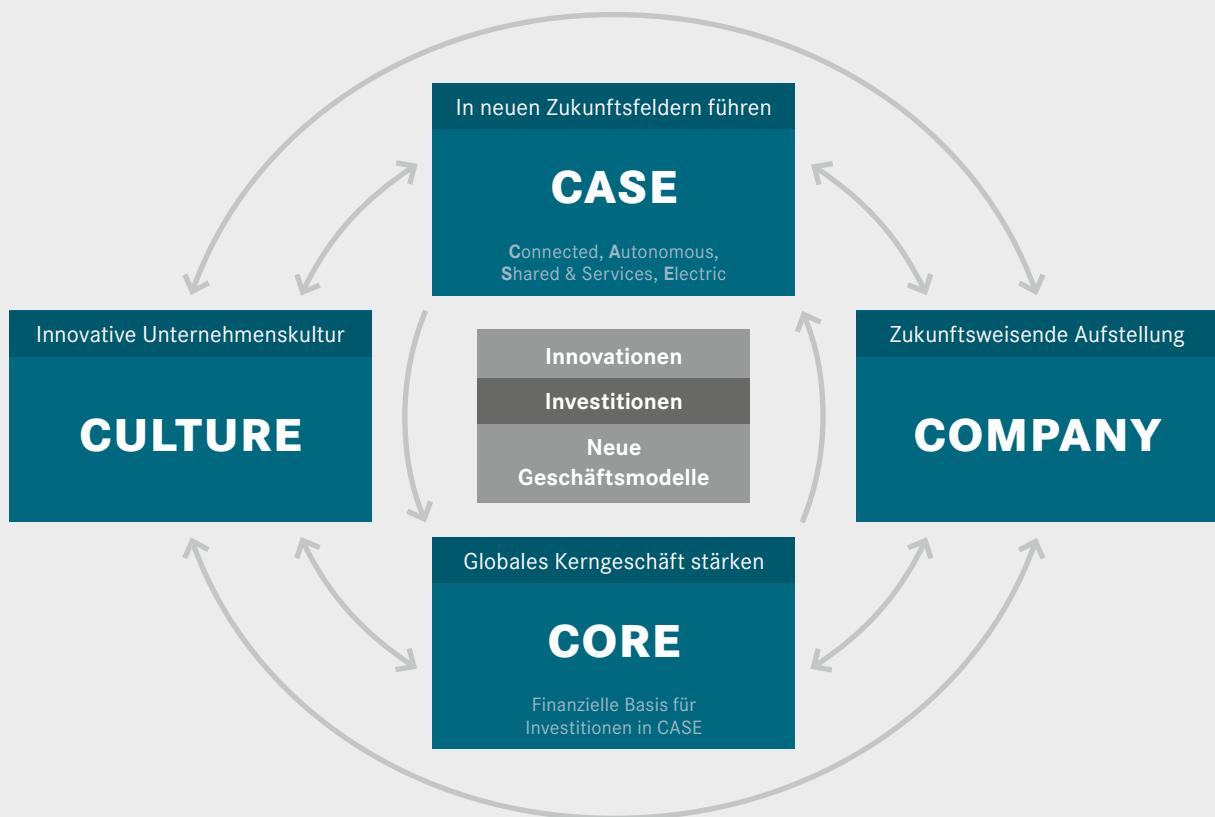
Connected

Konnektivität wird für Kunden von **Mercedes-Benz Cars** mit der digitalen Marke Mercedes me erlebbar. In der gleichnamigen, digitalen Plattform sind alle Service-, Mobilitäts- und Finanzdienstleistungen (connect, assist, move und finance) sowie Informationen und Neuigkeiten rund um Mercedes-Benz (inspire) zusammenfasst. Der Kunde soll jederzeit und überall online auf sein Fahrzeug zugreifen können. Um die Konnektivität voll nutzen zu können, digitalisieren wir auch die Wertschöpfungskette. Nur so gelingt es, individuelle Kundenbedürfnisse mit den Potenzialen in der Wertschöpfung sinnvoll zu verbinden. Mit »smart ready to ...« bietet die Marke smart eine Reihe digitaler Servicedienstleistungen rund um die urbane Mobilität an.

Vernetzung ist eine wesentliche Voraussetzung, um im Logistikgeschäft der Zukunft erfolgreich zu sein. Die Vernetzung von Lkw spielt bei **Daimler Trucks** eine wichtige Rolle. Unser Ziel ist die nahtlose Transportlogistik mit vernetzten Lkw, die dafür sorgt, dass die Fahrzeuge idealerweise immer voll beladen sind und keine Ausfälle oder Wartezeiten haben. Eine neue Konnektivitätshardware, das Truck Data Center, bildet dafür die Grundlage. Das Modul erfasst alle im Lkw ermittelten Daten und ist die Schnittstelle zur Außenkommunikation des Lkw. Mit Fleetboard für Mercedes-Benz Trucks, Detroit Connect für Freightliner und Truckconnect für FUSO bieten wir auf Basis des Truck Data Centers in allen wichtigen Regionen der Welt digitale Plattformen an, die nach und nach um weitere Services ergänzt werden.

Mit der strategischen Initiative adVANCE unterstreicht **Mercedes-Benz Vans** seine neue Ausrichtung vom reinen Fahrzeughersteller zum Anbieter von kundenorientierten, ganzheitlichen Transport- und Mobilitätslösungen. Mit dem Konzeptfahrzeug Vision Van zeigen wir, wie die Zukunft des Lieferverkehrs aussieht. Dabei wird die Lieferkette bis zur letzten Meile durch vollständige Vernetzung optimiert. Mit der im Jahr 2017 unter dem Dach von Daimler Financial Services neu gegründeten Mercedes-Benz Vans Mobility GmbH besetzen wir die neuen Zukunftsgeschäfte zwischen Konnektivität und Sharing und erfüllen damit die steigende Nachfrage nach flexiblen und neuartigen Nutzungskonzepten für unsere Fahrzeuge. Unter der neuen Dienstleistungsdachmarke Mercedes PRO bündeln wir sämtliche Serviceangebote rund um den gewerblichen Transport auf einer digitalen Plattform. Mercedes PRO connect ist die erste innovative Konnektivitätslösung unter dieser Dachmarke.

Die Vernetzung bringt auch bei **Daimler Buses** Vorteile für alle Beteiligten: zum Beispiel für die Betreiber beim Flottenmanagement und bei den Wartungskosten, für den Busfahrer auf der Route und für die Fahrgäste beim E-Ticketing. Im digitalen Portal »OMNIplus ON« bündelt Daimler Buses ab dem Jahr 2018 alle aktuellen und künftigen digitalen Dienstleistungen rund um den Omnibus und startet seine präventive Wartung mit OMNIplus Uptime. Im digitalen Portal werden künftig auch die vielfältigen Telematikdienstleistungen von Fleetboard integriert.

A.09**Strategische Handlungsfelder**

Daimler Financial Services verfolgt im Rahmen seiner balancedSTRATEGY auch den Ausbau digitaler Geschäftsmodelle im Bereich der Finanzierungs- und Mobilitätsdienstleistungen und nutzt die Konnektivität zur Weiterentwicklung seiner Dienste. So können zum Beispiel mit dem Versicherungsangebot »InScore« Fahrräder aus einer werkseitig eingebauten Telematic Control Unit ausgewertet werden. Der Kunde kann mit einem umsichtigen Fahrstil bis zu 20 % seiner Prämie einsparen. Mit Mercedes pay, unserem eigenen elektronischen Zahlungssystem, können die Kunden unsere Dienstleistungs- und Mobilitätsangebote ganz einfach per Smartphone bezahlen. Daimler Financial Services setzt damit einen weiteren Schritt seine Philosophie »Mobility at your fingertips« um. Des Weiteren bietet die im Jahr 2017 gegründete Mercedes-Benz Connectivity Services Konnektivitätsdienste speziell für Fuhrparks an. Unter der Marke »Connect Business« offerieren wir entsprechende Konnektivitätsdienste für Einzelunternehmen und Großfleotten an.

Autonomous

Auf unserem Weg zum autonomen Fahren sind umfassende Sicherheits- und Assistenzsysteme, Vernetzung und digitale Echtzeitkarten wesentliche Voraussetzungen. Unsere führende Position bei **Mercedes-Benz Cars** haben wir mit der modellgepflegten S-Klasse unter Beweis gestellt. Die in vielen Funktionen erheblich erweiterten Fahrassistenzsysteme gelten derzeit als Maßstab in der Branche. Wir entwickeln automatisierte Systeme, die auch ohne Fahrer exklusiv genutzt oder mit anderen geteilt werden können. Welche technischen und sozialen Veränderungen dies bringt, haben wir früh mit unserem

Forschungsfahrzeug Mercedes-Benz F 015 Luxury in Motion demonstriert. Das voll vernetzte, digitale Interieurkonzept zeigt auf, wie der Mensch die durch das autonome Fahren gewonnene Zeit für sich nutzen kann. Mit dem Konzeptfahrzeug smart Vision EQ fortwo ermöglichen wir einen weiteren Blick in die Zukunft geteilter und autonomer Mobilität. Um die Entwicklung beim autonomen Fahren zu beschleunigen, gehen wir Kooperationen ein, wie zum Beispiel mit HERE bei hochauflösenden Karten oder mit Bosch zur gemeinsamen Technologieentwicklung für das vollautomatisierte und fahrerlose Fahren. Die weitere Verbreitung dieser neuen Technologien hängt auch von der begleitenden Anpassung regulatorischer Vorgaben ab.

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 – liegt Mercedes-Benz Lkw bei der aktiven Sicherheitstechnologie vorn. Auch im Bereich des automatisierten und autonomen Fahrens spielen wir in der technologischen Spitzengruppe mit. Automatisiertes und autonomes Fahren beim Lkw lässt eine Verbesserung der Sicherheit und Effizienz des Transports erwarten. Als Zwischenschritt gewinnen Platooning-Konzepte beim Lkw an Bedeutung. Daimler Trucks unterstreicht beim Platooning, der elektronischen Vernetzung von im Verbund fahrenden Lkw, seinen Führungsanspruch. Bereits im Jahr 2016 haben wir das System unter realen Bedingungen in Europa erfolgreich getestet. Im Jahr 2017 haben wir als erster Lkw-Hersteller digital gekoppelte Lkw auf öffentlichen Straßen

in den USA erprobt und ab dem Jahr 2018 wollen wir das Plaunoing auch bei Flottenkunden in den USA im Realbetrieb testen.

Mercedes-Benz Vans profitiert auch von der Weiterentwicklung der Sicherheits- und Assistenzsysteme im Konzern im Hinblick auf das automatisierte und autonome Fahren. Sowohl der automatisierte und autonome Gütertransport als auch die Personenbeförderung stehen dabei auf dem Plan.

Mit dem Mercedes-Benz Future Bus mit CityPilot hat **Daimler Buses** seinen weit fortgeschrittenen Forschungsstand beim teilautomatisierten Fahren auf einer BRT-Strecke (Bus-Rapid-Transit) bei Amsterdam unter Beweis gestellt. BRT-Systeme sind ein wichtiger Baustein der künftigen urbanen Mobilität und ermöglichen bereits heute in vielen Städten der Welt effizienten, schnellen und kostengünstigen öffentlichen Personentransport.

Shared & Services

Daimler Financial Services ist mit seinen Mobilitätsdienstleistungen Pionier im Bereich Shared & Services. Mit dem Ausbau bestehender und dem Einstieg in neue Mobilitätssegmente erweitern wir unseren Kundenstamm. Gleichzeitig bauen wir die notwendigen Schlüsselfertigkeiten aus eigener Kraft und mit Partnern für das Geschäft mit automatisiert und autonom fahrenden Flotten auf. Derzeit sind wir mit car2go das weltweit führende Unternehmen beim flexiblen Carsharing. Die Daimler-Tochter mytaxi ist Marktführer bei Taxi-Bestell-Apps in Europa, und mit moovel bieten wir unseren Kunden eine Plattform, mit der sie unterschiedliche Mobilitätsangebote optimal miteinander vergleichen, kombinieren, buchen und bezahlen können. Mit dem strategischen Partner Via erproben wir flexible Shuttle-Services und Pooling-Konzepte als Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr. Auch im Markt für Geschäftskunden wollen wir weiter wachsen. Die Mercedes-Benz Van Rental bietet Kunden die Möglichkeit, Transporter und Nutzfahrzeuge flexibel zu mieten.

Electric

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 angetrieben sein werden. Unter der neuen Marke EQ, die für »Elektrische Intelligenz« steht, werden Fahrzeuge wie auch Services rund um die Elektromobilität für den Mercedes-Benz Cars Kunden angeboten. Bis zum Jahr 2022 wollen wir insgesamt mehr als zehn rein elektrische Modelle anbieten und investieren dafür rund 10 Mrd. €. Auf der Grundlage einer modular aufgebauten und skalierbaren Plattform für Elektrofahrzeuge werden wir ein überzeugendes Design und eine hohe Varianten- und Modellflexibilität anbieten. Der EQC, ein sportliches SUV, soll für unsere Kunden ab dem Jahr 2019 verfügbar sein. Danach ist es unser Ziel, im Durchschnitt alle 6 bis 8 Monate ein neues Modell in den Markt einzuführen. Mit dem Mercedes-Benz GLC F-CELL haben wir ein Brennstoffzellenfahrzeug mit Plug-In-Hybrid-Technologie auf der IAA als Vorserienmodell präsentiert. Neben Wasserstoff konnte diese rein elektrische Variante des beliebten Mercedes-Benz GLC auch Strom »tanken«. Die Marke smart beabsichtigt, bis zum Jahr 2020 in Europa und Nordamerika nur noch Fahrzeuge mit Elektroantrieb anzubieten, die übrigen Regionen sollen kurz darauf

folgen. Unser Produktionsnetzwerk stellen wir so auf, dass wir Elektrofahrzeuge an allen wichtigen Standorten der Welt flexibel produzieren können. Nur so können wir sicherstellen, dass wir schnell genug auf Nachfrageschwankungen reagieren können.

Auch **Daimler Trucks** setzt verstärkt auf Elektrifizierung.

Durch die weitere Verdichtung im städtischen Verteilerverkehr und immer mehr Restriktionen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor wird die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien auch bei den Nutzfahrzeugen immer wichtiger. Bereits im Jahr 2006 startete die erste Serienproduktion des FUSO Canter Eco Hybrid für den japanischen Markt. Der FUSO eCanter ist unser erster leichter Serien-Lkw mit reinem Elektroantrieb. Wir haben im Jahr 2017 erste Einheiten an Kunden übergeben, die Großserienproduktion soll 2019 starten. Mit dem Konzeptfahrzeug Mercedes-Benz Elektro-Lkw zeigt Daimler Trucks, wie voll-elektrischer Transport möglich ist. Auch der E-FUSO Vision One verdeutlicht, dass Elektromobilität im schweren Lkw-Verkehr funktionieren kann. Schließlich arbeitet auch Daimler Trucks North America an einem elektrisch angetriebenen Freightliner eCascadia für den Fernverkehr. Die Daimler Trucks North America Tochter Thomas Built Buses hat einen vollelektrischen Schulbus vorgestellt, der im Jahr 2019 eingeführt werden soll.

Auch **Mercedes-Benz Vans** sieht die Zukunft des Lieferverkehrs zunehmend auf dem Gebiet der Elektromobilität und greift dabei auf den modularen Baukasten von Mercedes-Benz Cars zu. Mercedes-Benz Vans plant die Elektrifizierung aller gewerblichen Baureihen. Der eVito wird ab der zweiten Jahreshälfte 2018 lieferbar sein, der eSprinter soll in 2019 folgen.

Daimler Buses legt den Fokus ebenfalls zunehmend auf die Entwicklung von Elektroantrieben. Zum Ende des Jahres 2018 beabsichtigt Daimler Buses die serienreife Fertigung eines Stadtbusses mit vollelektrischem Antrieb auf Basis des Mercedes-Benz Citaro. Der modulare Aufbau des Lithium-Ionen-Batteriepakets gewährleistet dabei eine individuell passende Lösung für unterschiedlichste Einsätze und Ansprüche im Stadtverkehr. Der Standort Mannheim soll zum Zentrum für Elektromobilität bei Daimler Buses ausgebaut werden. Darüber hinaus berät Daimler Buses mit der Initiative »eMobility Consulting« seine Kunden ganzheitlich bei der Elektromobilität.

Daimler Financial Services betreibt seit rund sechs Jahren mit car2go flexibles Carsharing mit Elektrofahrzeugen. Von insgesamt 14.000 Fahrzeugen an 26 Standorten weltweit sind wir mit 1.400 Fahrzeugen und drei rein elektrischen Flotten in Stuttgart, Amsterdam und Madrid auch größter Anbieter im Bereich des flexiblen, elektromobilen Carsharing. car2go bietet damit Millionen von Stadtbewohnern einen einfachen, ersten Kontakt mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Darüber hinaus unterstützt Daimler Financial Services mit Leasing und Gesamtangeboten für Elektrofahrzeuge und Zubehör den risikofreien Zugang zur Elektromobilität.

Die Unternehmenskultur anpassen (CULTURE)

Wir stellen uns auch kulturell dem Wandel in der Automobilindustrie, indem wir unsere Unternehmenskultur an die neuen Herausforderungen anpassen. Unter dem Dach von Leadership 2020 haben wir gemeinsam mit den Mitarbeitern eine neue Führungskultur entwickelt. Wir unterstützen interdisziplinäres und hierarchieunabhängiges Arbeiten. Dazu bieten wir die Möglichkeit, für eine begrenzte Zeit mit völlig neuen Teamzusammenstellungen, sogenannten Schwärmen, zu arbeiten. Wir fördern die Entwicklung von Innovationen mit modernen Arbeitsmethoden wie Scrum und Design Thinking. Mit dem Inkubator, einem internen Start-up-Konzept für Mitarbeiterideen, und der Initiative STARTUP AUTOBAHN bringen wir Innovationen und neue Geschäftsideen von Mitarbeitern und externen Partnern auf den Weg. In den digitalen Bereichen der Geschäftsfelder und in digitalen Hubs arbeiten wir an digitalen Lösungen für unsere Kunden. Um auch die Mitarbeiter für digitale Technologien zu begeistern und zu befähigen, setzen wir Lernprogramme für digitale Skills auf und fördern den Austausch durch neue Veranstaltungsformate und durch Plattformen wie Social Intranet, Blogs und Communities. Mit DigitalLife Days und Roadshows an unseren Standorten machen wir digitale Technologien erleb- und anfassbar. Gemeinsam mit den Mitarbeitern haben wir so die Grundlage für die kulturelle Transformation des Unternehmens geschaffen.

Die divisionale Struktur stärken (COMPANY)

Um auf die hohe Dynamik des Umfeldes, der Märkte, der neuen Wettbewerber und Technologien reagieren zu können, brauchen wir eine Organisation, die schnelles und agiles Handeln ermöglicht. Im Rahmen des »Projekt Zukunft« als vierte strategische Säule arbeiten wir daran, wie wir unsere Geschäftsfelder in rechtlich selbstständige Einheiten umwandeln und damit die divisionale Struktur von Daimler weiter fokussieren und stärken können. Angedacht ist, dass unter dem gemeinsamen Dach und der Führung der Daimler AG drei rechtlich selbstständige Geschäftseinheiten mit stärkerer unternehmerischer Verantwortung entstehen: Mercedes-Benz Cars & Vans, Daimler Trucks & Buses sowie die heute bereits rechtlich selbstständige und erfolgreiche Daimler Financial Services AG. Das »Projekt Zukunft« verfolgt das Ziel, die Zukunftsfähigkeit der Geschäftsbereiche zu stärken, damit die Wachstums- und Ergebnispotenziale in den jeweiligen Märkten noch besser erschlossen werden können. Die Weiterverfolgung dieses Projekts erfolgt in enger Abstimmung mit den Arbeitnehmervertretern. Hier steht vor allem die Verlängerung der Beschäftigungssicherung bis zum Jahresende 2029 im Fokus des vereinbarten Interessenausgleichs. Nach der Erstellung eines Umsetzungsplans und abschließender Beurteilung bedarf es neben der noch ausstehenden Umsetzungentscheidung von Vorstand und Aufsichtsrat auch der Zustimmung der Hauptversammlung. Eine Vorlage zur Zustimmung zu den Ausgliederungen wird auf der Hauptversammlung der Daimler AG im Jahre 2019 angestrebt.

Mit unseren Zielen und strategischen Handlungsfeldern CORE, CASE, CULTURE und COMPANY werden wir die Transformation unseres Unternehmens vom führenden Fahrzeughersteller hin zu einem führenden Anbieter von Mobilität erfolgreich umsetzen.

A.10

Sachinvestitionen

	Ist 2016	Ist 2017	2018 – 2019
	in Milliarden €		
Daimler-Konzern	5,9	6,7	14,8
Mercedes-Benz Cars	4,1	4,8	11,0
Daimler Trucks	1,2	1,0	2,4
Mercedes-Benz Vans	0,4	0,7	0,7
Daimler Buses	0,1	0,1	0,3
Daimler Financial Services	0,04	0,04	0,1
Corporate	0,0	0,0	0,3

A.11

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

	Ist 2016	Ist 2017	2018 – 2019
	in Milliarden €		
Daimler-Konzern	7,6	8,7	17,8
Mercedes-Benz Cars	5,7	6,6	14,0
Daimler Trucks	1,3	1,3	2,5
Mercedes-Benz Vans	0,4	0,6	0,9
Daimler Buses	0,2	0,2	0,4

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. Ein Schwerpunkt sind dabei die Zukunftsfelder CASE (Connected, Autonomous, Shared & Services und Electric). Insgesamt werden wir in den Jahren 2018 und 2019 knapp 15 Mrd. € in Sachanlagen sowie nahezu 18 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. Weitere Schwerpunkte sind die Neuaustrichtung unserer Produktionsanlagen in Deutschland, die lokale Produktion in den Wachstumsmärkten sowie der Aufbau eines weltweiten Produktionsnetzwerkes für Elektrofahrzeuge und Batterien.

Unsere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung fließen zu einem Großteil in neue Produkte. Wesentliche Einzelprojekte sind die Nachfolgemodelle der aktuellen Kompaktklasse, die Geländewagen GLS und GLE sowie der neue Sprinter. Weitere Schwerpunkte sind in allen automobilen Geschäftsfeldern innovative Antriebs- und Sicherheitstechnologien sowie die Konnektivität unserer Produkte und die Weiterentwicklung des autonomen Fahrens. Auch für unsere umfassende Offensive im Bereich der Elektromobilität sind beträchtliche Mittel eingeplant.



“ WIR SETZEN UNSEREN
PROFITABLEN WACHSTUMS-
KURS FORT! ”

Bei Absatz und Umsatz hat Daimler im Jahr 2017 Rekordwerte erzielt, und auch das EBIT des Konzerns konnte deutlich gesteigert werden. Auf der Basis solider Finanzen und eines starken Kerngeschäfts richten wir unsere Geschäfte auf die Zukunft aus: mit herausragenden Fahrzeugen und Dienstleistungen, mit zukunftsweisenden Technologien und Geschäftsmodellen, mit einer innovativen und flexiblen Unternehmenskultur und mit einer Organisation, die der wachsenden Dynamik der Märkte gerecht wird. Mehr als 15 Mrd. € haben wir im Jahr 2017 in die Zukunft des Unternehmens investiert und damit die Voraussetzungen für weiteres profitables Wachstum geschaffen.

B | Zusammengefasster Lagebericht

Grundlagen des Konzerns	90	Nachhaltigkeit und Integrität	121
Geschäftsmodell	90	Nachhaltigkeit bei Daimler	121
Portfolioänderungen und strategische Kooperationen	92	Forschung und Entwicklung	121
Wichtige Ereignisse	93	Innovation, Sicherheit und Umweltschutz	122
Steuerungssystem	93	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	129
Erklärung zur Unternehmensführung	94	Gesellschaftliche Verantwortung	130
		Integrität, Compliance und Recht	132
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf	95	Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	134
Weltwirtschaft	95		
Automobilmärkte	96		
Geschäftsentwicklung	97	Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahrs 2017	135
Ertragslage	101	Vergütungsbericht	136
EBIT	101		
Gewinn- und Verlustrechnung	103	Grundsätze der Vergütung des Vorstands	136
Dividende	105	Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2017	140
Net Operating Profit	105	Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit	142
Value Added	105	Vergütung des Aufsichtsrats	150
Finanzlage	107	Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen	152
Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements	107		
Cash Flow	109		
Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen	110	Risiko- und Chancenbericht	155
Investitionen	111		
Refinanzierung	112	Risiko- und Chancenmanagementsystem	155
Rating	114	Risiken und Chancen	157
		Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen	157
		Unternehmensspezifische Risiken und Chancen	163
		Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen	164
Vermögenslage	115		
Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)	118	Risiken aus Garantien, rechtliche und steuerliche Risiken	167
Ertragslage	118	Nichtfinanzielle Risiken	168
Vermögens- und Finanzlage	119	Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation	169
Risiken und Chancen	120		
Prognosebericht	120	Prognosebericht	170
		Weltwirtschaft	170
		Automobilmärkte	171
		Absatz	172
		Umsatz und Ergebnis	173
		Free Cash Flow und Liquidität	173
		Dividende	174
		Investitionen	174
		Forschung und Entwicklung	174
		Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	175
		Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung	175

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell

Daimler blickt auf eine mehr als 130-jährige Tradition zurück, die bis zu Gottlieb Daimler und Carl Benz, den Erfindern des Automobils, zurückreicht und von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Heute ist das Unternehmen ein 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 weiterhin eine führende Rolle einnehmen. Die Automobilbranche befindet sich in einem tief greifenden Wandel, den wir vorantreiben und gestalten wollen. Mit einem starken Kerngeschäft schaffen wir die finanzielle Basis, um in die Geschäftsfelder rund um Connected (Vernetzung), Autonomous (autonomes Fahren), Shared & Services (flexible Nutzung) und Electric (elektrische Antriebe), »CASE«, zu investieren. Mit den Innovationen aus den CASE-Zufallsfeldern sichern wir die Attraktivität und Profitabilität unseres Kerngeschäfts ab.

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.

Im Jahr 2017 steigerte Daimler seinen Umsatz um 7 % auf 164,3 Mrd. €. Die fünf Geschäftsfelder haben zum Gesamtumsatz wie folgt beigetragen: Mercedes-Benz Cars 55%, Daimler Trucks 21%, Mercedes-Benz Vans 8%, Daimler Buses 3% und Daimler Financial Services 13%. Mehr als 289.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren zum Jahresende 2017 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 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 2017 China mit 26 % des Absatzes, die USA (14%), Deutschland (13%) und die übrigen europäischen Märkte (29%). Im Rahmen seiner Wachstumsstrategie entwickelt das Geschäftsfeld sein flexibles und effizientes Produktionsnetzwerk mit über 30 Standorten auf vier Kontinenten kontinuierlich weiter. Gleichzeitig bereiten wir unser weltweites Produktionsnetzwerk auf die Elektromobilität vor. Wir werden unsere künftigen Elektrofahrzeuge der Produkt- und Technologiemarke EQ im Rahmen der normalen Serienfertigung auf einem Produktionsband mit Verbrennungsmotoren fertigen. Produktionsstandorte für Elektrofahrzeuge sind künftig die Werke Bremen, Sindelfingen, Rastatt, Tuscaloosa, Alabama und Hambach. Auch in China werden wir bei Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC), Elektrofahrzeuge für den chinesischen Markt bauen. Damit verfügt Mercedes-Benz Cars künftig über sechs Standorte für Elektrofahrzeuge. Parallel dazu bauen wir unser globales Batterienetzwerk über drei Kontinente auf fünf Fabriken aus.

B.01

Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern

Mercedes-Benz Cars	55,4 %
Daimler Trucks	20,8 %
Mercedes-Benz Vans	7,7 %
Daimler Buses	2,6 %
Daimler Financial Services	13,5 %



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. Künftig beabsichtigt Daimler Trucks, über das gesamte Produktportfolio auch lokal emissionsfreie Elektroantriebe anzubieten: Der FUSO eCanter für den leichten Verteilerverkehr, die vollelektrischen Lkw für den schweren Verteilerverkehr der Marke Mercedes-Benz und der neuen Produktmarke E-FUSO sowie der vollelektrische Schulbus von Thomas Built Buses ergänzen das Produktportfolio. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Geschäftsfeld waren im Jahr 2017 die NAFTA-Region mit 35%, Asien (32%), die Region EU30 (Europäische Union, Schweiz, Norwegen) mit 17%.

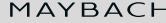
Mercedes-Benz Vans ist globaler Komplettanbieter im Transportergeschäft und bei damit verbundenen Dienstleistungen. Das Produktangebot des Geschäftsfelds umfasst im gewerblichen Segment den großen Transporter Sprinter, den mittelgroßen Van Vito (in den USA »Metris«) sowie den Stadtlieferwagen Mercedes-Benz Citan. Im Segment für Privatkunden

ist Mercedes-Benz Vans mit der Großraumlimousine V-Klasse sowie den Marco Polo Reise- und Freizeitmobilen vertreten. Als erster Premiumhersteller haben wir seit November 2017 mit der Mercedes-Benz X-Klasse eine Baureihe im vielversprechenden Segment der Midsize-Pickups im Angebot. Das Geschäftsfeld verfügt über Produktionsstandorte auf vier Kontinenten: in Deutschland, Spanien, den USA, Argentinien, China und Russland. Auf dem chinesischen Markt ist Mercedes-Benz Vans über das Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co., Ltd. aktiv. Die Fertigung des Citan und der Mercedes-Benz X-Klasse ist Bestandteil der strategischen Allianz mit Renault-Nissan. In Russland produzieren die Unternehmen GAZ und YaMZ den Sprinter Classic im Auftrag von Mercedes-Benz Vans. Die wichtigsten Märkte liegen mit insgesamt 68% des Absatzes in der Region EU30; 11% des Absatzes entfielen im Berichtsjahr auf die NAFTA-Region.

Mit den Marken Mercedes-Benz und Setra ist **Daimler Buses** in seinen wichtigsten klassischen Kernmärkten EU30, Brasilien, 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. 67% des Umsatzes erzielte Daimler Buses im Jahr 2017 in der Region EU30 und 17% 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 2017

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services
Umsatz	94,7 Mrd. €	35,7 Mrd. €	13,2 Mrd. €	4,4 Mrd. €	23,8 Mrd. €
Mitarbeiter	142.666	79.483	25.255	18.292	13.012
Marken	     	     	  	  	Mercedes-Benz Bank Mercedes-Benz Financial Services Daimler Truck Financial   

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 Leasingangebote für Endkunden und Händler. Zum Leistungsspektrum gehören auch die Vermittlung von Versicherungen, Flottenmanagement, Anlageprodukte und Kreditkarten sowie verschiedene Mobilitätsdienstleistungen wie die Mobilitätsplattform moovel, die Taxi-App mytaxi oder car2go, das weltweit führende Unternehmen beim flexiblen Carsharing. Die Gesamtzahl der registrierten Nutzer unserer Mobilitätsdienstleistungen stieg im Geschäftsjahr 2017 auf 17,8 Mio. Im Berichtsjahr finanzierte oder verleaste Daimler Financial Services rund 50 % der Fahrzeuge von Daimler. Das Vertragsvolumen von 139,9 Mrd. € entspricht einem Bestand von über 4,8 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.](#)

Portfolioüberänderungen und strategische Kooperationen

Mit gezielten Investitionen und richtungsweisenden Partnerschaften haben wir im Jahr 2017 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. Im Zentrum unserer Aktivitäten standen die strategischen Zukunftsfelder Connected, Autonomous, Shared & Services sowie Electric (CASE), die für die Zukunft der Mobilität von entscheidender Bedeutung sind. Um unsere Position in diesen Bereichen zu stärken, haben wir im Berichtsjahr Kooperationen vorangetrieben und eine Vielzahl von Investitionen getätigt. Die wichtigsten Projekte werden im Folgenden kurz beschrieben.

Kooperation mit Bosch beim voll automatisierten und fahrerlosen Fahren

Beide Unternehmen haben im März 2017 eine Entwicklungskooperation vereinbart, um voll automatisiertes und fahrerloses Fahren im urbanen Umfeld Anfang der kommenden Dekade einzuführen. Ziel ist die gemeinsame Entwicklung von Software und Algorithmen für ein vollautomatisiertes Fahrsystem. Mit dem vollautomatisierten, fahrerlosen Fahren im urbanen Umfeld wollen Bosch und Daimler den Verkehrsfluss in Städten verbessern, die Sicherheit auf der Straße erhöhen und einen wichtigen Baustein für den Verkehr der Zukunft liefern.

Intelligente Ladelösungen für die Elektromobilität

Im März 2017 ist Daimler als Investor beim amerikanischen Ladelösungsanbieter ChargePoint Inc. eingestiegen. Sowohl die Entwicklung als auch die Produktion von innovativen Infrastrukturlösungen für Elektrofahrzeuge gehören zu den Kernkompetenzen von ChargePoint – vom konventionellen AC-Laden (mit Wechselstrom) bis hin zum ultraschnellen Laden via

DC (Gleichstrom) mit bis zu 400 kW. Alle Produkte von ChargePoint sind softwareseitig vernetzt und mehrstufig ausbaubar. Neben der Hardware bietet der US-Marktführer seinen Kunden auch maßgeschneiderte Cloud-basierte Lösungen an – angefangen mit nutzerspezifischen Energiemanagementsystemen über ausgereifte Bezahlsysteme bis hin zur App für den Privatkunden mit bislang im europäischen Markt unbekannten innovativen Angeboten. Daimler und ChargePoint verfolgen konsequent dasselbe Ziel: durch den gezielten Aufbau von Infrastruktur und Dienstleistungen der Elektromobilität zum Durchbruch zu verhelfen. Die strategische Kooperation zwischen den beiden Unternehmen ergänzt bestehende Allianzen und Joint Ventures der Daimler AG zum Aufbau eines Ökosystems rund um die Elektromobilität.

Mit der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens IONITY haben die BMW Group, Daimler, Ford Motor Company und Volkswagen mit Audi und Porsche im November 2017 die Weichen für den Aufbau des leistungsstärksten Schnellladenetzes für Elektrofahrzeuge in Europa gestellt. Die Errichtung und der Betrieb von insgesamt rund 400 Schnellladestationen bis 2020 sind wichtige Schritte, um Elektromobilität auch auf Langstrecken zu gewährleisten und sie damit im Markt zu etablieren.

Vertiefung der strategischen Zusammenarbeit mit BAIC

Im Juni 2017 unterzeichneten die Daimler AG und der chinesische Partner BAIC Group eine Rahmenvereinbarung über die weitere Vertiefung der strategischen Kooperation durch Investitionen für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben in China. Teil der Investitionsvereinbarung ist die beabsichtigte Akquisition eines Minderheitsanteils an der Beijing Electric Vehicle Co., Ltd. (BJEV), einem Tochterunternehmen der BAIC Group, mit dem Ziel, die strategische Zusammenarbeit mit BAIC im Bereich der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben zu stärken. China ist bereits heute der größte Markt für Elektrofahrzeuge weltweit.

Im Juli 2017 haben die Partnerfirmen eine Vereinbarung über die weitere Vertiefung der Kooperation im Rahmen des deutsch-chinesischen Produktions-Joint-Ventures Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) bekannt gegeben. Die beiden Unternehmen wollen gemeinsam rund 5 Mrd. RMB (umgerechnet 655 Mio. €) in die Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen der Marke Mercedes-Benz am Produktionsstandort von BBAC in Peking investieren. Als Teil dieser strategischen Rahmenvereinbarung bereiten Daimler und BAIC Motor bis 2020 die lokale Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen bei BBAC vor. Die notwendige Infrastruktur für die lokale Produktion von Batteriezellen in China sowie Forschungs- und Entwicklungskapazitäten sollen die Partner zur Verfügung stellen.

Einstieg ins E-Payment-Business

Im Januar 2017 hat Daimler Financial Services den elektronischen Zahlungsdienstleister PayCash Europe S.A. übernommen. Mit dem Einstieg ins E-Payment-Business bringt Daimler unter dem Markennamen »Mercedes pay« seinen eigenen elektronischen Zahlungsdienstleister an den Start. »Mercedes pay« ist ein elementarer Bestandteil der Mobilitäts- und Digitalisierungsstrategie von Daimler. Das neue Zahlungssystem unterstreicht den Anspruch, als führender Anbieter digitaler Mobilitätsdienstleistungen die Angebote von Daimler noch attraktiver zu machen.

mytaxi investiert in internationale Expansion

Im Februar 2017 hat die Daimler-Tochtergesellschaft mytaxi, Europas Taxi-App Nummer eins, den griechischen Taxi-App-Betreiber Taxibeat LTD zu 100% übernommen. Damit investiert Daimler in die weitere Entwicklung und das Wachstum der städtischen Mobilitätssysteme in Europa. Die Marke Taxibeat wird vorerst weitergeführt. Im Juni 2017 folgte die 100%-Übernahme des rumänischen Marktführers Clever Taxi. Mit Rumänien ist mytaxi nun in elf europäischen Ländern präsent. Unter dem Label mytaxi match haben wir im dritten Quartal 2017 einen Pooling-Service ins Leben gerufen, bei dem sich mehrere Kunden ein Taxi teilen können. Das Pilotprojekt dazu startete in Warschau.

Gezielte Investitionen in Mobilitätsdienstleistungen

Unser Angebot an zukunftsweisenden Mobilitätsdienstleistungen haben wir im Berichtsjahr gezielt ausgebaut. Im August hat die moovel Group mit dem Hamburger Start-up Familonet eine Ortungs-App-erworben. Mit einer Minderheitsbeteiligung an Turo, dem führenden peer-to-peer (P2P)-Marktplatz für Fahrzeugvermietung in den USA, wird das private Carsharing ausgebaut. Turo plant den Eintritt in den deutschen Markt für das Jahr 2018. Gleichzeitig wurde Daimlers private Carsharing-Plattform Croove in das US-Unternehmen eingebbracht. Mit der Akquisition von flinc, dem innovativen Anbieter für adressgenaue Tür-zu-Tür-Mitfahrglegenheiten, erweiterte Daimler das Portfolio zukunftsweisender Mobilitätsdienstleistungen um einen weiteren Baustein.

Joint Venture ViaVan mit US-Start-up Via gegründet

Im Oktober 2017 ist Mercedes-Benz Vans in den Markt für Mitfahrangebote eingestiegen. Dafür gründete die Transporter-sparte der Daimler AG mit dem in New York ansässigen Start-up Via das Joint Venture ViaVan. Der intelligente Via-Algorithmus ermöglicht ein dynamisches Massentransportsystem, das die öffentliche Personenbeförderung ergänzt und das Verkehrsaufkommen in Städten verringert. So ergeben die Technologie von Via und das Engineering von Mercedes-Benz Vans eine perfekte Kombination für ein effizientes, günstiges und nachhaltiges Mitfahrangebot. Zudem hat sich Daimler im Berichtsjahr an der Via Transportation Inc. beteiligt.

Wichtige Ereignisse

Erste Schritte zur Stärkung der divisionalen Struktur

Die Daimler AG strebt an, die Geschäftsstrukturen des Konzerns durch die Bildung rechtlich selbstständiger Einheiten weiter zu fokussieren und zu stärken. Neben dem bereits bestehenden, rechtlich selbstständigen Geschäftsfeld Daimler Financial Services ist angedacht, dass auch die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars & Vans sowie Daimler Trucks & Buses als jeweils eine rechtlich selbstständige Einheit eine stärkere unternehmerische Verantwortung erhalten. Dieses Projekt soll die Zukunftsfähigkeit der Geschäftsbereiche stärken, um die Wachstums- und Ergebnispotenziale in den jeweiligen Märkten noch besser zu erschließen. Die Sicherung der Zukunft von Daimler basiert auf drei Elementen: Wahrung und Steigerung des Unternehmenserfolgs, Vorantreiben der Zukunftsgestaltung für die Mitarbeiter und die langfristige Bindung der Investoren an das Unternehmen.

Daimler wird für die ersten Schritte einen dreistelligen Millionen-Euro-Betrag investieren. Mit dem Projekt verfolgt der Konzern weder ein Spar- noch ein Effizienzprogramm oder gar die Absicht, Arbeitsplätze abzubauen. Es ist nicht geplant, dass sich die Daimler AG von einzelnen Geschäftsbereichen trennt. Das Unternehmen stimmt sich dabei eng mit den Arbeitnehmervertretern ab und hat sich auf ein Eckpunktepapier für einen Interessenausgleich für die Beschäftigten verständigt. Wesentliche Punkte sind die Verlängerung der Beschäftigungssicherung bis zum Jahresende 2029 (»Zukunftssicherung 2030«) und die weitgehende Ausfinanzierung von Pensionsverpflichtungen. Im Zusammenhang mit dem Interessenausgleich hat Daimler im vierten Quartal des Berichtsjahres 3 Mrd. € aus den liquiden Mitteln dem deutschen Pensionsvermögen der Daimler AG zugeführt.

Das Weiterverfolgen dieses Projekts erfolgt in enger Abstimmung mit den Arbeitnehmervertretern. Nach der Erstellung eines Umsetzungsplans und abschließender Beurteilung bedarf es neben der noch ausstehenden Umsetzungentscheidung von Vorstand und Aufsichtsrat auch der Zustimmung der Hauptversammlung. Eine Vorlage zur Zustimmung der Ausgliederung wird auf der Hauptversammlung der Daimler AG im Jahre 2019 angestrebt.

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 Geschäftsfeld-ebene 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

B.03

Berechnung des Value Added

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

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

Die Kombination aus Umsatzrendite und Net-Asset-Produktivität zielt in Verbindung mit einer auf profitables Umsatzwachstum ausgerichteten Strategie auf eine positive Entwicklung des Value Added ab. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern und seine Geschäftsfelder insgesamt den Verzinsungsanspruch der Kapitalgeber erwirtschaften beziehungsweise übertreffen und damit Wertschaffen. Die quantitative Entwicklung des Value Added und der übrigen finanziellen Steuerungsgrößen wird im Kapitel »Ertragslage« erläutert.

☞ S. 105f.

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.19 auf S. 105

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. 106

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 Eigenkapital-

kostensatz 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 Kostensatz 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 nichtfinanzielle 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.

Darüber hinaus fließen auch nichtfinanzielle Leistungsindikatoren in die Vergütung unseres Vorstands ein. Wichtige Kriterien in der jährlichen Zielerreichung sind zudem auch Integrität und Compliance, die Mitarbeiterzufriedenheit oder auch die hohe Qualität unserer Produkte.

Detaillierte Angaben zur Entwicklung nichtfinanzieller Leistungsindikatoren finden Sie in den Kapiteln »Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf« sowie »Nichtfinanzialer Bericht«. ☞ S. 95 ff. und S.214 ff.

Erklärung zur Unternehmensführung

Die nach §§ 289f, 315d HGB abzugebende Erklärung zur Unternehmensführung finden Sie in diesem Geschäftsbericht auf den Seiten ☞ 203 ff. Außerdem steht sie im Internet unter ☞ daimler.com/corpgov/de zur Verfügung. Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben nach §§ 289f Absatz 2 und 5, 315d HGB darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden.

B.04

Kapitalkostensatz

	2017	2016
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 mehr als 3% das stärkste Wachstum seit dem Jahr 2011. **B.05** Diese erfreuliche Entwicklung wurde sowohl von den Industrie- als auch den Schwellenländern getragen: Erstmals seit einigen Jahren war der Aufschwung wieder vergleichsweise synchron und breit angelegt. Deutlich verbessert zeigte sich die konjunkturelle Lage der Schwellenländer, die knapp zwei Drittel des globalen Wachstums verantworteten. Ein wesentlicher Treiber dieser Entwicklung war der Anstieg der industriellen Rohstoffpreise, die im Jahresschnitt betrachtet um rund ein Fünftel höher lagen als im Vorjahr. Die globale Wachstumsbeschleunigung ist umso bemerkenswerter, als die mit den geopolitischen Entwicklungen verbundenen Risiken weiterhin relativ hoch waren.

Die Volkswirtschaften der Industrieländer profitierten ebenfalls von dem günstigen weltwirtschaftlichen Umfeld. Sie beschleunigten ihr Wachstumstempo auf etwas mehr als 2%. Einen maßgeblichen Anteil daran hatte die US-Wirtschaft, die mit einem gesamtwirtschaftlichen Plus von rund 2,5% das Vorjahresergebnis deutlich übertraf. Bei anhaltend stabilem Konsum war die Erholung der Unternehmensinvestitionen nach dem Rückgang im Vorjahr wesentlicher Motor dieser Entwicklung. Sehr erfreulich verlief auch die Konjunkturentwicklung in Japan: Dort legte das Bruttoinlandsprodukt (BIP) um etwa 1,8% zu.

Die Wirtschaft der Europäischen Währungsunion ist besonders hervorzuheben. Die Wachstumsrate von circa 2,5% war eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorjahr. Ausschlaggebend dafür war vor allem der höhere Beitrag des Außenhandels. Die Europäische Zentralbank (EZB) unterstützte diese Entwicklung nicht zuletzt auch wegen der weiterhin niedrigen Inflationsraten mit einer anhaltend expansiven Geldpolitik. Die deutsche Wirtschaft erreichte mit einem Plus von 2,2% bereits das vierte Jahr in Folge einen im langjährigen Vergleich überdurchschnittlichen gesamtwirtschaftlichen Zuwachs. Trotz einer deutlichen Abschwächung beim privaten Konsum konnte die Wirtschaft Großbritanniens mit einer Wachstumsrate von 1,8% die ökonomischen Konsequenzen der EU-Austrittsverhandlungen weiterhin begrenzt halten.

Mit einem realen Wirtschaftswachstum von gut 4,5% konnten die Schwellenländer endlich die konjunkturelle Schwäche der beiden vorausgegangenen Jahre überwinden. Bemerkenswert war der Umschwung im südamerikanischen Wirtschaftsraum:

Nach dem deutlichen Minus des Vorjahres war im Jahr 2017 immerhin ein leichter Zuwachs von gut 1% zu verzeichnen. Spürbar war auch die Belebung der osteuropäischen Volkswirtschaften, die ihr Wachstumstempo vor allem aufgrund der Erholung der russischen Wirtschaft in etwa verdoppelten. Wenngleich die geld- und fiskalpolitischen Stimuli im Jahresverlauf verringert wurden, profitierte die chinesische Wirtschaft weiterhin von diesen Maßnahmen und konnte mit einem Zuwachs von 6,9% das Vorjahrestempo sogar noch leicht übertreffen. Weiterhin angespannt und klar unter dem langfristigen Wachstumstrend blieb dagegen die Konjunktur im Mittleren und Nahen Osten.

Auch bei diesem günstigen weltwirtschaftlichen Umfeld blieben die Wechselkurse volatil. Der Kurs des US-Dollars zum Euro bewegte sich im Jahresverlauf zwischen 1,03 und 1,21. Zum Jahresende war der Euro mit 1,20 rund 14% stärker als zum Jahresende 2016. Beim japanischen Yen ergab sich eine Schwankungsbreite zum Euro von 116 bis 135. Im Jahresvergleich ergab sich eine Aufwertung des Euro um rund 9%. Mit einem Rückgang von circa 3,5% verlor das britische Pfund zwar erneut gegenüber dem Euro, aber bei Weitem nicht mehr so stark wie im Vorjahr. Auch gegenüber anderen wichtigen Währungen wie dem russischen Rubel, dem brasilianischen Real und der türkischen Lira legte der Euro im Vergleich zum Jahresende 2016 zu, teilweise sogar zweistellig.

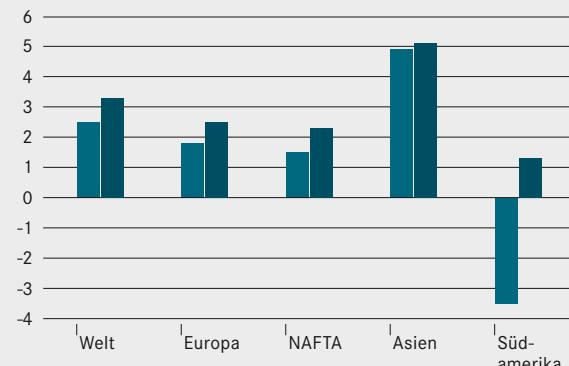
B.05

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt real in % zum Vorjahr

2016

2017



Quelle: IHS Global Insight, eigene Berechnungen

Automobilmärkte

Die **globale Pkw-Nachfrage** entwickelte sich weiterhin günstig. Bereits im achten Jahr in Folge war ein Anstieg des weltweiten Marktvolumens zu verzeichnen. Auch wenn sich aufgrund des hohen Marktniveaus die Wachstumsdynamik im Vergleich zum Vorjahr verlangsamte, war der Anstieg mit über 2 % weiterhin beachtlich. Zum weltweiten Zuwachs trugen vor allem der chinesische und der westeuropäische Markt bei. Dagegen waren die Verkaufszahlen auf dem US-Markt leicht rückläufig. Wichtige Schwellenländer-Märkte konnten ihre Schwächephase überwinden und entwickelten sich im abgelaufenen Jahr wieder deutlich besser. ↗ **B.06**

Den größten Beitrag zum weltweiten Marktwachstum steuerte erneut der chinesische Markt bei, auch wenn das Wachstum aufgrund des bereits sehr hohen Vorjahresniveaus deutlich geringer ausfiel als in den vergangenen Jahren. Zwar kam es zum Jahresende hin noch zu erheblichen Vorzieheeffekten, weil die staatlichen Steuervergünstigungen für den Kauf von Pkw mit kleinen Motorisierungen im Januar 2018 wie angekündigt ausgelaufen sind. Insgesamt betrug der Marktzuwachs für das Gesamtjahr aber nur gut 3 %.

Die Pkw-Nachfrage in Europa bewegte sich leicht über dem Vorjahresniveau. Der westeuropäische Markt hat mit der Erholung der vergangenen Jahre inzwischen wieder ein solides Niveau erreicht. Auf dieser Basis war ein leichter Zuwachs zu verzeichnen. Die meisten westeuropäischen Kernmärkte legten nochmals zu, lediglich der britische Markt ging nach dem Rekordniveau des Vorjahrs um nahezu 6 % zurück. In Deutschland lagen die Verkaufszahlen um knapp 3 % über dem Vorjahresniveau. In Osteuropa hat sich die Marktsituation insgesamt deutlich verbessert. Verantwortlich hierfür war vor allem der russische Markt, der nach vier deutlich rückläufigen Jahren einen spürbaren Anstieg von rund 12 % verbuchen konnte.

Auch wenn der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge das Allzeithoch des Vorjahrs mit einem Rückgang von knapp 2 % nicht ganz erreichte, bewegte sich die Nachfrage mit gut 17 Mio. Einheiten weiterhin auf einem außergewöhnlich hohen Niveau. Während die Verkäufe von Pickups und SUVs in Summe einen weiteren Anstieg verzeichneten, war die Nachfrage nach klassischen Limousinen vergleichsweise schwach. Der japanische Markt zeigte sich solide und legte um etwa 6 % zu. In Indien übertrafen die Verkaufszahlen das Vorjahresniveau signifikant. Der brasilianische Markt zeigte Erholungstendenzen und lag gut 9 % über dem Vorjahresniveau.

Die weltweite **Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw** ließ im Berichtsjahr ihre konjunkturelle Schwächephase allmählich hinter sich und schwenkte im Jahresverlauf auf einen Erholungskurs ein. Im Gesamtjahr allerdings lag die Nachfrage in den für uns relevanten Märkten insgesamt nur leicht über dem Vorjahresniveau.

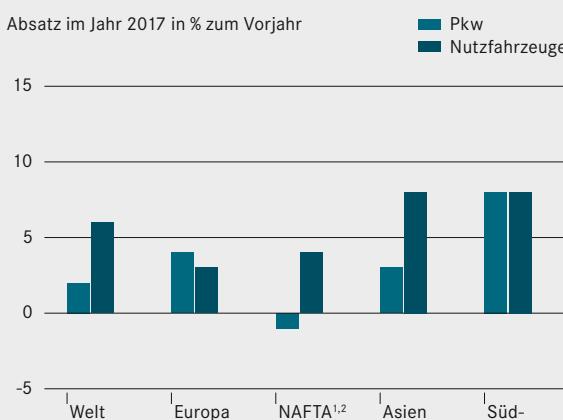
Die Erholung des nordamerikanischen Marktes gewann im zweiten Halbjahr an Dynamik. Weil sich die Nachfrage aber im ersten Halbjahr noch deutlich unter dem Vorjahresniveau bewegt hatte, wurde in den Gewichtsklassen 6–8 in Summe das Vorjahresniveau nur knapp übertroffen (+1%). Die Verkaufszahlen im Segment der schweren Lkw (Klasse 8) lagen in etwa auf dem Vorjahresniveau.

Die Nachfrage in der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) konnte das solide Marktniveau des Vorjahrs in etwa beibehalten. Dabei übertrafen die Verkaufszahlen in Westeuropa das Vorjahr leicht, in den zentral- und osteuropäischen EU-Mitgliedsstaaten war der Markt hingegen in Summe leicht rückläufig. Dank der etwas verbesserten volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen stabilisierte sich die Lkw-Nachfrage in Brasilien. Eine deutliche Erholung war allerdings noch nicht zu beobachten, sodass der Markt das sehr niedrige Vorjahresniveau nur leicht übertraf. Nach dem drastischen Markteinbruch des Jahres 2016 verbesserten sich die Verkaufszahlen in der Türkei zwar im Jahresverlauf, insgesamt wurde aber auch hier das schwache Vorjahresergebnis nur leicht übertroffen. Der russische Lkw-Markt erholt sich und legte deutlich zweistellig zu.

Ein uneinheitliches Bild gaben die aus Sicht von Daimler wichtigsten asiatischen Märkte ab. Der japanische Markt für leichte, mittlere und schwere Lkw konnte das solide Vorjahresniveau knapp übertreffen (+1%). Hingegen ging die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw in Indien um rund 10 % zurück. Die unterjährigen regulatorischen und steuerlichen Neuerungen sorgten für Unsicherheit und eine deutliche Kaufzurückhaltung, die in den letzten Monaten des Jahres nicht mehr wettgemacht wurde. In China legten die Lkw-Verkäufe erneut kräftig zu. Neben der günstigen Konjunkturentwicklung waren es hier aber vor allem regulatorische Maßnahmen, die viele Lkw-Käufer zur Erneuerung des Fahrzeugbestands veranlassten.

B.06

Automobilmärkte weltweit



1 Segment Personenwagen einschließlich leichte Nutzfahrzeuge

2 mittlere und schwere Nutzfahrzeuge

Quelle: VDA, div. Institute

Die **Transporternachfrage** hat sich in der Region EU30 im Jahr 2017 weiter positiv entwickelt. Dabei erhöhte sich das Markt-volumen für mittelgroße und große Transporter um 9%. Bei den kleinen Transportern stieg die Nachfrage um 3%. Auch in Deutschland ist der Transportermarkt im kombinierten Segment für mittelgroße und große Transporter insgesamt um 8% gewachsen. In den USA war der Markt für große Transporter leicht rückläufig. In China war in dem von uns adressierten Marktsegment ebenfalls ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Ausgehend von einem niedrigen Niveau verzeichnete der Markt für große Transporter in Lateinamerika hingegen eine merkliche Belebung.

Bei den **Bussen** lag das Marktvolumen in der Region EU30 auf dem hohen Niveau des Vorjahrs. In Lateinamerika (ohne Mexiko) hat sich die Situation aufgrund der Markterholung insbesondere in Brasilien deutlich verbessert; der brasilianische Busmarkt hat die Talsohle im Jahr 2016 überwunden und legte im Berichtsjahr um 10% zu. Bedingt durch die weiterhin schwierige Situation blieb der Inlandsmarkt in der Türkei nochmals spürbar hinter dem Vorjahr zurück.

Geschäftsentwicklung

Absatz

Daimler hat den Absatz im Jahr 2017 um 9% auf 3,3 Mio. Fahrzeuge gesteigert und das angestrebte Wachstumsziel übertroffen. Mit deutlichen Zuwächsen haben die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars (+8%) und Mercedes-Benz Vans (+12%) die zu Jahresbeginn abgegebenen Prognosen mehr als bestätigt. Auch bei Daimler Trucks war ein deutlicher Absatzanstieg von 13% zu verzeichnen. Noch zu Jahresbeginn hatte das Geschäftsfeld einen Absatz in der Größenordnung des Vorjahres erwartet. Aufgrund der günstigeren Marktentwicklung in einigen für uns wichtigen Märkten haben wir unsere Absatzprognose im Jahresverlauf sukzessive angehoben. Auch bei Daimler Buses lag der Absatz, wie von uns zu Jahresbeginn erwartet, deutlich über dem Vorjahresniveau (+9%).

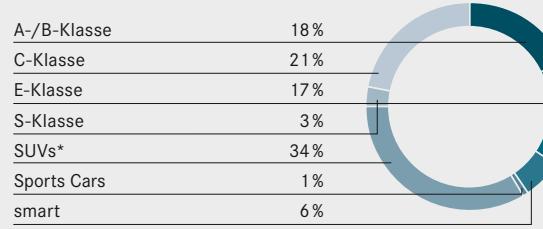
Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** hat seinen Wachstumskurs im Jahr 2017 fortgesetzt: Der Absatz stieg um 8% auf den neuen Höchststand von 2.373.500 Fahrzeugen. Die Marke Mercedes-Benz steigerte den Absatz um 9% auf 2.238.000 Fahrzeuge und war erneut die absatzstärkste Premiummarke in der Automobilbranche. Sowohl in Deutschland und zahlreichen weiteren europäischen Kernmärkten als auch in den USA, Kanada, Südkorea und Japan ist die Marke Mercedes-Benz die Nummer eins im Premiumsegment. Darüber hinaus haben wir unsere Position in China nochmals deutlich verbessert.

In Europa hat Mercedes-Benz den Absatz insgesamt um 5% auf 911.700 Fahrzeuge gesteigert. In den Volumenmärkten Frankreich (+9%), Italien (+9%), Spanien (+8%) und Großbritannien (+4%) haben wir jeweils deutliche Zuwächse erzielt, und auch in Deutschland wurde das Vorjahresniveau mit 282.600 Fahrzeugen um 2% übertroffen. In China war Mercedes-Benz im Berichtsjahr weiterhin sehr erfolgreich: Dort ist der Absatz um 28% auf 595.200 Fahrzeuge gewachsen – wesentlich stärker als der Gesamtmarkt und unsere wichtigsten Wettbewerber. Auch in anderen asiatischen Märkten haben wir neue Absatzrekorde erzielt – beispielsweise in Thailand (+31%), Indien (+14%), Südkorea (+9%) und Taiwan (+7%). In der NAFTA-Region erreichte der Absatz insgesamt das Vorjahresniveau: Deutliche Zuwächse waren in Kanada und Mexiko zu verzeichnen, während unser Absatz in den USA ebenso wie der Gesamtmarkt leicht zurückging.

Den größten Beitrag zum Wachstum leistete die neue E-Klasse. Nachdem nun alle Modellvarianten verfügbar sind, erreichte der Absatz mit 398.200 (+31%) Fahrzeugen ein neues Rekordniveau. Auch unsere Geländewagen waren erneut sehr erfolgreich: Insgesamt stieg der Absatz im SUV-Segment um 16% auf 823.000 Fahrzeuge. Weiterhin sehr gefragt waren auch unsere C-Klasse Modelle, deren Absatz auf 492.700 Limousinen, T-Modelle, Coupés und Cabriolets leicht zulegte. Nicht ganz das hohe Vorjahresniveau erreichte der Absatz der A-/B-Klasse. Einschließlich CLA und CLA Shooting Brake wurden insgesamt 420.200 Fahrzeuge ausgeliefert. Der Absatz der S-Klasse erreichte insgesamt 79.400 Limousinen, Coupés und Cabriolets. In der zweiten Jahreshälfte sorgte die modellgepflegte S-Klasse für neue Absatzimpulse. ↗ **B.07**

B.07

Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars



* einschließlich GLA

Europa	43%
NAFTA	17%
Asien	36%
Übrige Märkte	4%

B.08**Absatzstruktur Daimler Trucks**

EU30	17 %
Lateinamerika	6 %
NAFTA	35 %
Asien	32 %
Übrige Märkte	10 %



Die Marke smart hat im Jahr 2017 in 46 Märkten weltweit insgesamt 135.500 Fahrzeuge abgesetzt. Besonders beliebt war der smart in China: Nach Deutschland und Italien ist China damit der drittgrößte Absatzmarkt für smart. S.178 ff.

Der Absatz von **Daimler Trucks** lag im Jahr 2017 deutlich über dem Vorjahresniveau. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 470.700 (i.V. 415.100) 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 6 t. B.08 In der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) setzten wir im Berichtsjahr 82.300 (i.V. 79.800) Fahrzeuge ab und lagen damit leicht über dem Vorjahresniveau. Unsere Marke Mercedes-Benz behauptete im mittleren und schweren Segment weiterhin die Marktführerschaft mit einem Anteil von 21,0 (i.V. 20,7) %. In der Türkei erreichten wir nach der schwachen Vorjahresentwicklung einen deutlichen Absatzanstieg auf 11.800 (i.V. 9.300) Einheiten. Erfreulich war auch die Absatzentwicklung in Russland. Mit 8.000 (i.V. 2.300) Lkw haben wir unsere Verkäufe mehr als verdreifacht. B.09

B.09**Marktanteile¹**

	2017	2016	17/16
	Veränd. in %		
	Prozentpunkte		

Mercedes-Benz Cars

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

Daimler Trucks

Mittelschwere und schwere Lkw EU30	21,0	20,7	+0,3
davon Deutschland	36,4	37,2	-0,8
Schwere Lkw NAFTA (Klasse 8)	40,0	40,0	0,0
Mittelschwere Lkw NAFTA (Klasse 6 und 7)	39,3	37,9	+1,4
Mittelschwere und schwere Lkw Brasilien	27,6	29,8	-2,2
Lkw Japan	19,6	20,4	-0,8
Mittelschwere und schwere Lkw Indien	9,1	6,8	+2,3

Mercedes-Benz Vans

Mittelgroße und große Transporter EU30	16,7	16,8	-0,1
davon Deutschland	27,3	27,3	0,0
Kleine Transporter EU30	3,1	3,1	0,0
Große Transporter USA	7,5	7,6	-0,1

Daimler Buses

Busse über 8t EU30	28,4	29,6	-1,2
davon Deutschland	51,6	50,1	+1,5
Busse über 8t Brasilien	52,5	58,4	-5,9

¹ Basierend auf Schätzwerten in einzelnen Märkten.

Ausgehend von einem niedrigen Niveau lag unser Absatz in Lateinamerika mit 30.500 (i.V. 27.500) Lkw über dem Vorjahresabsatz. Einen wesentlichen Beitrag lieferte dabei die positive Absatzentwicklung in Argentinien mit 5.600 (i.V. 3.900) Einheiten. In unserem Hauptmarkt Brasilien konnten wir unsere Verkäufe auf 13.400 (i.V. 12.100) Fahrzeuge deutlich steigern. Mit unseren Lkw der Marke Mercedes-Benz erzielten wir einen Marktanteil von 27,6 (i.V. 29,8) % im mittleren und schweren Segment.

In der NAFTA-Region konnten wir unsere Verkäufe mit 165.000 (i.V. 145.700) Einheiten deutlich steigern. In den Gewichtsklassen 6–8 bauten wir mit 39,8 (i.V. 39,3) % unseren Marktanteil weiter aus. In der schweren Klasse 8 erreichten wir erneut einen Marktanteil von 40,0 (i.V. 40,0) %. In der Klasse 6–8 blieben wir weiterhin unangefochtener Marktführer. Seit Anfang 2017 wird der neue Freightliner Cascadia produziert, der mit einer Reihe neuer Maßnahmen hinsichtlich Kraftstoffeffizienz, Konnektivität und Sicherheit angeboten wird.

In Asien steigerten wir den Absatz um 18 % auf 148.600 Lkw. In Japan blieben unsere Verkäufe mit 44.800 (i.V. 46.400) Lkw leicht unter dem Vorjahresniveau. Unsere Marke FUSO erreichte im japanischen Lkw-Gesamtmarkt einen Marktanteil von 19,6 (i.V. 20,4) %. Mit dem neuen Schwerlast-Lkw Super Great unterstreichen wir den Anspruch, unsere Position im japanischen Markt weiter auszubauen. In Indonesien lagen unsere Verkäufe mit 42.700 (i.V. 28.000) Einheiten deutlich über dem Vorjahresabsatz. Auch wenn der indische Lkw-Markt hinter dem Vorjahr zurückblieb, konnten wir unseren Absatz im fünften Jahr seit Einführung der Marke BharatBenz auf 16.700 (i.V. 13.100) Lkw steigern und unseren Marktanteil auf 9,1 (i.V. 6,8) % ausbauen. Auch im Nahen und Mittleren Osten lagen unsere Verkäufe mit 23.600 (i.V. 17.600) Lkw im vergangenen Jahr deutlich über dem niedrigen Vorjahresniveau.

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 dem Jahr 2012 werden dort mittelschwere und schwere Lkw der Marke Auman produziert. Einhergehend mit der deutlichen Markterholung in China war der Absatz von Auman mit 112.400 (i. V. 77.800) Lkw signifikant höher als im Vorjahr.

 S. 184 ff.

Mercedes-Benz Vans erzielte im Jahr 2017 erneut einen Absatzrekord: Mit 401.000 Fahrzeugen wurde der Vorjahreswert um 12 % übertroffen. Während wir mit den Modellen Sprinter, Vito und Citan hauptsächlich gewerbliche Kunden ansprechen, steht bei der V-Klasse die private Nutzung im Vordergrund. Mit der X-Klasse, unserem neuen Midsize-Pickup, adressieren wir unterschiedlichste Kunden im privaten wie gewerblichen Bereich. In der Region EU30, unserer Kernregion, haben wir den Absatz um 9 % auf 273.300 Einheiten gesteigert; mit einem Marktanteil von 16,7 (i. V. 16,8) % sind wir weiterhin Marktführer bei den mittelgroßen und großen Transportern. In einzelnen europäischen Märkten waren zweistellige Zuwächse zu verzeichnen, und in Deutschland erzielten wir mit 105.800 (i. V. 96.100) abgesetzten Fahrzeugen einen neuen Höchstwert. Der Absatz in der NAFTA-Region legte auf 44.800 (i. V. 43.400) Einheiten zu, und der Marktanteil erreichte in den USA bei den großen Transportern 7,5 (i. V. 7,6) %. Sehr erfreulich war die Geschäftsentwicklung in Lateinamerika: Hier stieg der Absatz um 31 % auf 16.400 Einheiten. Ein deutliches Plus von 75 % auf 23.800 Transporter haben wir auch in China erzielt. Das ist vor allem auf den Erfolg des Vito und der V-Klasse zurückzuführen, die im Jahr 2016 eingeführt wurden. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr weltweit 200.500 (i. V. 193.400) Sprinter in seinem letzten vollen Lebenszyklusjahr abgesetzt. Die Verkäufe des Vito stiegen deutlich um 21 % auf 111.800 Fahrzeuge. Der Absatz des Mercedes-Benz Citan erreichte 26.100 (i. V. 24.900) Fahrzeuge. Sehr erfolgreich war die Großraumlimousine V-Klasse, die mit insgesamt 59.300 abgesetzten Einheiten den Vorjahreswert um 22 % übertraf. Und auch die X-Klasse ist zum Jahresende mit einem Absatz von 3.300 Fahrzeugen erfolgreich angelaußen.

 S. 189 ff.

Daimler Buses hat im Geschäftsjahr 2017 weltweit 28.700 (i. V. 26.200) Busse und Fahrgestelle abgesetzt. Der deutliche Anstieg war insbesondere auf die sich langsam erholende brasilianische Wirtschaft zurückzuführen. Insgesamt konnte das Geschäftsfeld die uneingeschränkte Marktführerschaft in seinen wichtigsten klassischen Kernmärkten EU30, Brasilien, Argentinien und Mexiko behaupten. Basierend auf der anhaltend hohen Nachfrage im Komplettbusgeschäft lag der Absatz in der Region EU30 mit 8.700 (i. V. 8.800) Fahrzeugen weitgehend auf hohem Niveau. Der Marktanteil lag mit 28,4 (i. V. 29,6) % erneut auf einem sehr hohen Niveau. In Deutschland erreichte der Absatz von Mercedes-Benz und Setra Bussen mit 3.100 (i. V. 3.100) Einheiten das Vorjahresniveau. Bedingt durch die weiterhin schwierige Situation verringerte sich unser Absatz in der Türkei mit 400 (i. V. 600) Einheiten deutlich. In Lateinamerika (ohne Mexiko) hat sich dagegen die Marktsituation

deutlich verbessert; der brasilianische Busmarkt, der die Talsohle im Jahr 2016 überwunden hatte, legte im Berichtsjahr um 10 % zu. Der Absatz von Fahrgestellen der Marke Mercedes-Benz stieg in Brasilien zweistellig (+46 %) auf 7.200 Einheiten. Hier konnten wir mit einem Marktanteil von 52,5 (i. V. 58,4) % unsere führende Marktposition halten. In Mexiko lag der Absatz mit 3.400 (i. V. 3.800) Einheiten deutlich unter dem Vorjahresniveau.

 S. 192 ff.

Das Geschäft von **Daimler Financial Services** hat sich im Berichtsjahr weiterhin sehr positiv entwickelt. Das weltweite Vertragsvolumen ist, wie von uns bereits im Geschäftsbericht 2016 angekündigt, weiter gewachsen. Es erreichte mit 139,9 Mrd. € (+6 %) einen neuen Höchststand. Bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Plus von 12 %. Das Neugeschäft ist um 14 % auf 70,7 Mrd. € angestiegen – deutlich stärker als noch zu Jahresbeginn erwartet. Deutliche Zuwächse gab es in Europa (+15 %), während in der Region Nord- und Südamerika das Neugeschäft in der Größenordnung des Vorjahrs lag (+1%). Mit einem Plus von 16 % war das Wachstum des Neugeschäfts in der Region Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) erneut sehr dynamisch, und in China konnte das Neugeschäft sogar um 56 % gesteigert werden. Im Versicherungsgeschäft haben wir im Berichtsjahr rund 2,1 Mio. Verträge vermittelt und damit das Vorjahresniveau um 20 % übertragen. Im Geschäftsjahr 2017 war Daimler Financial Services im Flottenmanagement mit den beiden Marken Daimler Fleet Management und Athlon unterwegs. In Europa standen zum Jahresende insgesamt 383.300 Verträge mit Flottenkunden in den Büchern. Das entspricht einem Plus von 6 % im Vergleich zum Vorjahr. Das Vertragsvolumen lag bei 6,4 Mrd. €. Die Gesamtzahl der registrierten Nutzer unserer Mobilitätsdienstleistungen stieg im Berichtsjahr auf 17,8 Mio. car2go hat die Zahl der registrierten Nutzer auf 3,0 Mio. gesteigert und damit die weltweit führende Position im flexiblen Carsharing gefestigt. Weiter gewachsen ist im Berichtsjahr auch der App-basierte Taxivermittler mytaxi, das größte europäische Taxinetzwerk: Die Zahl der registrierten Nutzer ist mit 11,1 Mio. um 85 % gegenüber 2016 gestiegen. Weiterentwickelt wurde die moovel App, mit der die Kunden in Deutschland verkehrsmitteleübergreifend die für sie beste Verbindung von A nach B finden und Services wie car2go, mytaxi und Deutsche Bahn direkt buchen und bezahlen können. moovel North America ist mit moovel transit in den USA der führende Anbieter mobiler Ticketlösungen für Apps von Nahverkehrsunternehmen. Die Anzahl der registrierten Nutzer in Deutschland und den USA stieg zum Jahresende 2017 auf 3,7 (i. V. 2,2) Mio.

 S. 195 ff.

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 erneut über dem hohen Vorjahresniveau. Hierzu haben auf der Produktseite vor allem unsere neue E-Klasse, die nun in allen Varianten verfügbar ist, sowie die weiterhin sehr erfolgreichen Geländewagen beigetragen. Aufgrund der positiven Nachfrageentwicklung haben wir die Produktion erneut gesteigert. Dennoch war der Auftragsbestand zum Jahresende höher als im Jahr zuvor. Bei Daimler Trucks lagen sowohl die Bestellungen als auch der Auftragsbestand zum Jahresende deutlich über dem Vorjahresniveau. Ausschlaggebend dafür war die Belebung der Nachfrage in Nordamerika und auch in Asien. Die Produktion haben wir insbesondere in der zweiten Jahreshälfte aufgrund der gestiegenen Nachfrage entsprechend erhöht.

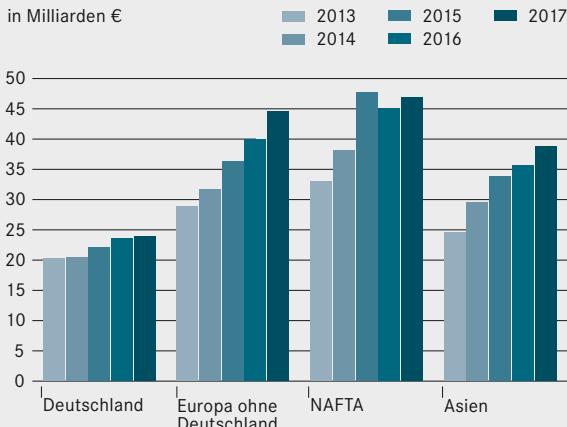
Umsatz

Daimler hat im Jahr 2017 den Umsatz um 7 % auf 164,3 Mrd. € gesteigert; bereinigt um Wechselkurseffekte war ein Zuwachs um 8 % zu verzeichnen. Damit haben wir unsere Einschätzung zu Beginn des Jahres übertroffen. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars (+6 %) und Daimler Financial Services (+15 %) konnten das Geschäftsvolumen jeweils deutlich steigern. Auch beim Geschäftsfeld Daimler Trucks war insbesondere aufgrund der positiven Absatzentwicklung in Nordamerika ein deutliches Umsatzplus von 8 % zu verzeichnen. Wechselkurseffekte wirkten sich negativ aus. Ursprünglich hatten wir hier nur ein Geschäftsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres erwartet. Bei Mercedes-Benz Vans (+3 %) und bei Daimler Buses (+4 %) legte der Umsatz jeweils leicht zu. Bei Mercedes-Benz Vans hatten wir zu Jahresbeginn bei leicht steigendem Absatz lediglich mit einer Stabilisierung gerechnet, da die Auftragsfertigung von Transportern für Volkswagen zum Jahresende 2016 ausgelaufen ist.

In der regionalen Betrachtung erhöhte sich der Umsatz von Daimler in Europa (+8 % auf 68,4 Mrd. €), in der NAFTA-Region (+4 % auf 46,9 Mrd. €) und in Asien (+9 % auf 38,8 Mrd. €).

B.10

Konzernumsatz nach Regionen



B.11

Umsatz nach Geschäftsfeldern und Regionen

	2017	2016	17/16
	in Millionen €		Veränd. in %
Daimler-Konzern	164.330	153.261	+7
Geschäftsfelder			
Mercedes-Benz Cars	94.695	89.284	+6
Daimler Trucks	35.707	33.187	+8
Mercedes-Benz Vans	13.164	12.835	+3
Daimler Buses	4.351	4.176	+4
Daimler Financial Services	23.775	20.660	+15
Regionen			
Europa	68.437	63.417	+8
davon Deutschland	23.939	23.509	+2
NAFTA	46.916	44.960	+4
davon USA	40.459	39.169	+3
Asien	38.766	35.562	+9
davon China	18.280	15.984	+14
Übrige Märkte	10.211	9.322	+10

Ertragslage

EBIT

Der **Daimler-Konzern** erzielte im Geschäftsjahr 2017 ein EBIT von 14,7 Mrd. € (i. V. 12,9 Mrd. €) und lag damit deutlich über dem Niveau des Vorjahrs. ↗ **B.12** ↗ **B.13**

Dabei spiegelt die Ergebnisentwicklung insbesondere die sehr gute Absatzsituation in den automobilen Geschäftsfeldern wider. So konnte das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars das Ergebnis vor allem infolge der positiven Absatzentwicklung der SUV-Modelle und der neuen E-Klasse steigern. Auch das Geschäftsfeld Daimler Trucks konnte das Ergebnis des Vorjahrs deutlich verbessern. Insbesondere ein höherer Absatz in der NAFTA-Region sowie der Verkauf von Immobilien in Japan trugen zu der Ergebnissesteigerung bei. Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses erzielten ein EBIT auf dem Niveau des Vorjahrs. Daimler Financial Services konnte im Jahr 2017 einen deutlichen EBIT-Anstieg erreichen. Wechselkurseffekte wirkten sich im Saldo positiv auf das operative Ergebnis aus.

Die Überleitung der Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT zeigt im Berichtsjahr ein Ergebnis leicht über dem Niveau des Vorjahrs.

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars hat das EBIT im Berichtsjahr deutlich gesteigert und damit die im Geschäftsbericht 2016 abgegebenen Prognosen erfüllt. Für das Geschäftsfeld Daimler Trucks wurde im Geschäftsbericht 2016 ein Ergebnis leicht unter Vorjahresniveau prognostiziert. Diese Einschätzung haben wir im Jahresverlauf im Rahmen unserer Quartalsberichterstattungen schrittweise nach oben angepasst, da die Absatzvolumina in Kernmärkten stärker als erwartet gestiegen und die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Optimierung der Fixkosten geringer als erwartet ausgefallen sind. Ebenfalls besser als von uns noch zu Beginn des Jahres prognostiziert hat sich das Ergebnis bei Mercedes-Benz Vans entwickelt. Wir hatten mit einem Ergebnis deutlich unter dem Vorjahresniveau gerechnet. Diese Einschätzung haben wir im Jahresverlauf im Rahmen unserer Quartalsberichterstattungen infolge der höheren Absatzvolumina auf die Erwartung eines EBIT in der Größenordnung des Vorjahrs angepasst. Auch Daimler Buses erzielte ein EBIT auf dem Niveau des Vorjahrs. Die im Geschäftsbericht 2016 abgegebene Prognose eines EBIT leicht über dem Vorjahr konnte damit nicht erreicht werden. Daimler Financial Services konnte das EBIT deutlich steigern und damit die im Geschäftsbericht 2016 abgegebene Prognose übertreffen.

B.12

EBIT nach Segmenten

	2017	2016	17/16
in Millionen €	Veränd. in %		
Mercedes-Benz Cars	9.207	8.112	+13
Daimler Trucks	2.380	1.948	+22
Mercedes-Benz Vans	1.181	1.170	+1
Daimler Buses	243	249	-2
Daimler Financial Services	1.970	1.739	+13
Überleitung	-299	-316	+5
Daimler-Konzern ¹	14.682	12.902	+14

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.

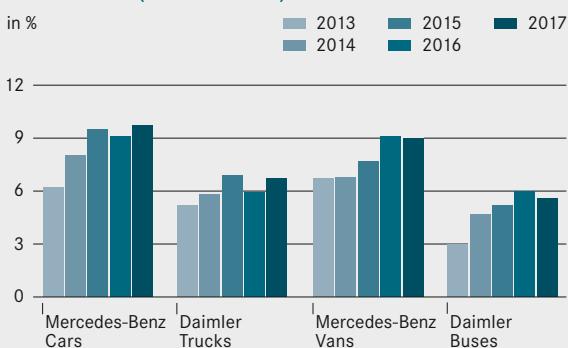
B.13

Ergebnisentwicklung

in Milliarden €

■ EBIT
■ Konzernergebnis



B.14**Umsatzrendite (Return on Sales)**

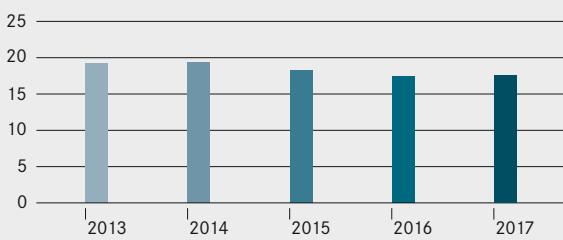
Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** erzielte im Jahr 2017 ein Ergebnis von 9.207 Mio. € und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert von 8.112 Mio. €. Die Umsatzrendite betrug 9,7 (i. V. 9,1) %. ↗ **B.14**

Die positive Ergebnisentwicklung war im Wesentlichen auf einen höheren Absatz von Neufahrzeugen zurückzuführen. Die wichtigsten Treiber waren das SUV-Segment und die neue E-Klasse. Darüber hinaus wirkten sich Wechselkurseffekte und Erträge aus der Neubewertung im At-equity-Buchwert der THERE Holding B. V. (183 Mio. €) positiv auf das EBIT aus. Gegenläufige Ergebniseffekte entstanden durch Aufwendungen für Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie durch Aufwendungen für den Ausbau der Produktionskapazitäten. Des Weiteren belastete der Anstieg der Rohstoffpreise das EBIT. Zudem wurde das Ergebnis durch Aufwendungen im Zusammenhang mit freiwilligen Servicemaßnahmen sowie einer Rückrufaktion (425 Mio. €) beeinflusst. Im Jahr 2016 hatten Aufwendungen im Zusammenhang mit Takata Airbags (480 Mio. €) sowie Aufwendungen aus der Bewertung von Vorratsvermögen (238 Mio. €) einen negativen Einfluss.

B.15**Eigenkapitalrendite (Return on Equity)**

Daimler Financial Services

in %



Das EBIT des Geschäftsfelds **Daimler Trucks** lag im Jahr 2017 mit 2.380 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert von 1.948 Mio. €. Die Umsatzrendite betrug 6,7 (i. V. 5,9) %. ↗ **B.14**

Die positive Ergebnisentwicklung war im Wesentlichen auf einen höheren Absatz in der NAFTA-Region zurückzuführen. Darüber hinaus lieferten der Verkauf von Immobilien am Standort Kawasaki in Japan (267 Mio. €) sowie die Realisierung von Effizienzverbesserungen einen positiven Ergebnisbeitrag. Höhere Aufwendungen für Rohstoffe und Aufwendungen im Rahmen der Fixkostenoptimierung (172 Mio. €) wirkten sich negativ auf das EBIT aus.

B.16**Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern**

	2017	2016
in Millionen €		
Konzern-EBIT	14.682	12.902
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten ¹	- 13	- 12
Zinserträge	214	230
Zinsaufwendungen	- 582	- 546
Ergebnis vor Ertragsteuern	14.301	12.574

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

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erzielte im Jahr 2017 mit 1.181 Mio. € (i. V. 1.170 Mio. €) ein EBIT auf dem Niveau des Vorjahrs. Die Umsatzrendite betrug 9,0 (i. V. 9,1) %. ↗ **B.14**

Das EBIT war von höheren Aufwendungen für Produktanläufe und neue Technologien geprägt. Zudem belastete die Beendigung einer Auftragsfertigung das Ergebnis. Die positive Absatzentwicklung, insbesondere in Europa, in China und in Lateinamerika sowie Wechselkurseffekte konnten diese Effekte kompensieren. Das Vorjahresergebnis war durch Aufwendungen im Zusammenhang mit Takata Airbags (83 Mio. €) und für ein freiwilliges Abfindungsprogramm für das Werk Düsseldorf (38 Mio. €) belastet.

Das EBIT des Geschäftsfeldes **Daimler Buses** lag mit 243 (i. V. 249) Mio. € im Berichtsjahr auf dem Niveau des hohen Vorjahreswertes. Die Umsatzrendite ging leicht auf 5,6 (i. V. 6,0) % zurück. ↗ **B.14**

Weitere Effizienzsteigerungen sowie ein höheres Absatzvolumen in Lateinamerika konnten den inflationsbedingten Kostenanstieg in Lateinamerika und die negativen Wechselkurseffekte fast ausgleichen.

Das **Geschäftsfeld Daimler Financial Services** erzielte im Geschäftsjahr 2017 ein Ergebnis von 1.970 Mio. € und übertraf somit das Ergebnis des Vorjahrs von 1.739 Mio. € deutlich. Die Eigenkapitalrendite lag bei 17,6 (i. V. 17,4) %. [↗ B.15](#)

Ausschlaggebend für die positive Entwicklung waren das gestiegene Vertragsvolumen sowie die weitere Verbesserung der Risikokostensituation. Gegenläufig wirkten sich das gestiegene Zinsniveau, der Anstieg der Aufwendungen für den Ausbau der Mobilitätsdienstleistungen und die Digitalisierung des Geschäftssystems aus.

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 254 (i. V. 333) Mio. € entstanden. Darin waren im Jahr 2017 hauptsächlich Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren enthalten. Gegenläufig wirkte sich die Wertaufholung des At-equity-Buchwerts von BAIC Motor von 240 Mio. € aus. Im Vorjahr hatte diese Position Aufwendungen im Zusammenhang mit einem Rechtsverfahren von 400 Mio. €, Aufwendungen aus der Wertminderung der Beteiligung an BAIC Motor von 244 Mio. € und Verluste aus Währungsgeschäften von 241 Mio. €, die nicht dem operativen Geschäft zuzuordnen waren, beinhaltet. Erträge aus der Einbringung der Anteile an Renault S. A. (Renault) und Nissan Motor Company Ltd. (Nissan) in das deutsche Pensions-Planvermögen von 605 Mio. € konnten diese Belastungen nicht ausgleichen.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergab sich im Jahr 2017 ein Aufwand von 45 (i. V. Ertrag von 17) Mio. €.

Eine Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern zeigt Tabelle [↗ B.16](#).

Gewinn- und Verlustrechnung

Der **Konzernumsatz** stieg im Jahr 2017 um 7,2% auf 164,3 Mrd. €; bereinigt um Wechselkurseffekte war eine Zunahme um 7,8% zu verzeichnen. Der Umsatzaufwärt war insbesondere auf das Absatzwachstum bei Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks sowie auf die Zunahme des Vertragsvolumens bei Daimler Financial Services zurückzuführen. Weitere Informationen zur Umsatzentwicklung können dem Abschnitt »Geschäftsentwicklung« des zusammengefassten Lageberichts entnommen werden. [↗ B.17](#)

Die **Umsatzkosten** betragen im Berichtsjahr 130,0 Mrd. € und nahmen gegenüber dem Vorjahr um 7,2% zu. Der Anstieg der Umsatzkosten war auf das erhöhte Geschäftsvolumen und infolgedessen im Wesentlichen auf höhere Materialaufwendungen zurückzuführen. In den höheren Materialaufwendungen spiegeln sich auch gestiegene Rohstoffpreise wider. Zudem stiegen die Personalaufwendungen und die Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände. Bei Daimler Financial Services führte das gestiegene Zinsniveau zu höheren Refinanzierungskosten. Die Umsatzkosten beinhalten auch Aufwendungen im Zusammenhang mit freiwilligen Servicemaßnahmen sowie einer Rückrufaktion von 0,4 Mrd. €. Weitere Informationen zu den Umsatzkosten enthält Anmerkung 5 des Konzernanhangs. [↗ B.17](#)

Insgesamt lag das **Bruttoergebnis vom Umsatz** mit 20,9% auf dem Niveau des Vorjahrs.

Die **Vertriebskosten** erhöhten sich absatzbedingt um 0,7 Mrd. € auf 13,0 Mrd. € und enthalten auch höhere Aufwendungen für Marketing. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen verringerte sich leicht von 8,0% auf 7,9%. [↗ B.17](#)

Im abgelaufenen Geschäftsjahr lagen die **allgemeinen Verwaltungskosten** mit 3,8 (i. V. 3,4) Mrd. € über dem Niveau des Vorjahrs. Die Zunahme resultierte hauptsächlich aus gestiegenen Aufwendungen für Personal- und Beratungsleistungen. Der Anteil der allgemeinen Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen ist mit 2,3 (i. V. 2,2)% leicht gestiegen. [↗ B.17](#)

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** stiegen im Geschäftsjahr um 0,7 Mrd. € auf 5,9 Mrd. €. Diese stehen in erster Linie im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Modelle, den Vorleistungen für die Erneuerung bestehender Modelle und der Weiterentwicklung von kraftstoffeffizienten und umweltschonenden Antriebsarten sowie Sicherheitstechnologien, dem autonomen Fahren und der digitalen Vernetzung unserer Produkte. Der Anteil der Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen stieg von 3,4 % auf 3,6 %. Weitere Informationen zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns können dem Abschnitt »Forschung und Entwicklung« im Kapitel »Nachhaltigkeit« entnommen werden. [↗ B.17](#)

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** stiegen auf 2,8 (i.V. 2,4) Mrd. € an. Dies ist insbesondere auf Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen in Höhe von 0,4 Mrd. € zurückzuführen. Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** lagen im Jahr 2017 mit 1,0 Mrd. € unter den Aufwendungen des Vorjahrs von 1,3 Mrd. €. Im Jahr 2016 waren hier insbesondere Aufwendungen im Zusammenhang mit einem rechtlichen Verfahren von 0,4 Mrd. € enthalten. Weitere Informationen zur Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen sind in Anmerkung 6 des Konzernanhangs enthalten. [B.17](#)

Im Jahr 2017 lag das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** mit 1,5 (i.V. 0,5) Mrd. € deutlich über dem Niveau des Vorjahrs. Im Wesentlichen führten das verbesserte Ergebnis aus Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) sowie die Wertaufholung der Anteile an BAIC Motor von 0,2 Mrd. € (i.V. Ergebnisbelastung aus der Wertminderung von 0,2 Mrd. €) zu diesem Anstieg. [B.17](#)

Das **übrige Finanzergebnis** reduzierte sich um 0,5 Mrd. € auf -0,2 Mrd. €. Der deutliche Rückgang ist insbesondere auf die im Vorjahr enthaltene Realisierung der bisher im Sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne von 0,6 Mrd. € zurückzuführen, die aus der Einbringung der Beteiligung an Renault und Nissan in das deutsche Pensionsplanvermögen zum beizulegenden Zeitwert resultierten. [B.17](#)

Das **Zinsergebnis** belief sich auf -0,4 (i.V. -0,3) Mrd. €. [B.17](#)

Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand von 3,4 (i.V. 3,8) Mrd. € reduzierte sich trotz des gestiegenen Vorsteuergewinns. Die Steuerquote lag im Berichtsjahr bei 24,0 (i.V. 30,1) %. Dies resultierte im Wesentlichen aus dem im Jahr 2017 unterzeichneten Gesetz für eine umfassende Steuerreform in den USA. Aufgrund der Reduzierung des landesweiten Körperschaftsteuersatzes für US-Unternehmen mussten die zukünftigen Netto-Steuerverbindlichkeiten der US-Tochtergesellschaften von Daimler mit dem neuen Steuersatz bewertet werden. Aus der Neubewertung ergab sich ein Ertrag von 1,7 Mrd. €. Gegenläufig zu diesem positiven Effekt aus der US-Steuerreform wirkten im Jahr 2017 Belastungen im Zusammenhang mit der Auslegung von Steuergesetzen. [B.17](#)

Das **Konzernergebnis** verbesserte sich auf 10,9 (i.V. 8,8) 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 10,5 (i.V. 8,5) Mrd. €; dies führte zu einem Anstieg des **Ergebnisses je Aktie** auf 9,84 (i.V. 7,97) €. [B.17](#)

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

B.17

	Gewinn- und Verlustrechnung ¹		Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
<hr/>								
in Millionen €								
Umsatzerlöse	164.330	153.261	140.555	132.601	23.775	20.660		
Umsatzkosten	-129.999	-121.298	-109.767	-103.600	-20.232	-17.698		
Bruttoergebnis vom Umsatz	34.331	31.963	30.788	29.001	3.543	2.962		
Vertriebskosten	-12.965	-12.226	-12.224	-11.577	-741	-649		
Allgemeine Verwaltungskosten	-3.809	-3.419	-2.816	-2.702	-993	-717		
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-5.938	-5.257	-5.938	-5.257	-	-		
Sonstige betriebliche Erträge	2.824	2.350	2.621	2.200	203	150		
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.042	-1.298	-999	-1.267	-43	-31		
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.498	502	1.497	503	1	-1		
Übriges Finanzergebnis	-230	275	-230	250	0	25		
Zinserträge	214	230	214	229	-	1		
Zinsaufwendungen	-582	-546	-577	-540	-5	-6		
Ergebnis vor Ertragsteuern	14.301	12.574	12.336	10.840	1.965	1.734		
Ertragsteuern	-3.437	-3.790	-4.151	-3.235	714	-555		
Konzernergebnis	10.864	8.784	8.185	7.605	2.679	1.179		
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	339	258						
davon Anteile der Aktionäre der Daimler AG	10.525	8.526						

1 Die Spalten »Industriegeschäft« und »Daimler Financial Services« stellen eine wirtschaftliche Betrachtungsweise dar.

2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses.

Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

Dividende

Vor dem Hintergrund der positiven Geschäftsentwicklung im Jahr 2017 werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 5. April 2018 vorschlagen, die Dividende pro Aktie für das Geschäftsjahr 2017 auf 3,65 (i. V. 3,25) € anzuheben. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung an unsere Aktionäre von 3,9 Mrd. €, die damit deutlich über dem hohen Vorjahreswert von 3,5 Mrd. € liegt. Auch in den kommenden Jahren streben wir eine nachhaltige Dividendenentwicklung an. ↗ **B.18**

Net Operating Profit

Tabelle ↗ **B.19** 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

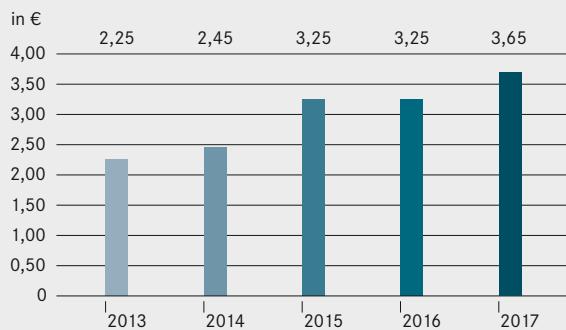
Wie im Abschnitt »Steuerungssystem« im Kapitel »Grundlagen des Konzerns« im Schaubild ↗ **B.03** erläutert, ergeben sich aus den Net Assets und dem Kapitalkostensatz die Kapitalkosten, die zur Ermittlung des Value Added von der Ergebnisgröße subtrahiert werden. Die Tabellen ↗ **B.20** und ↗ **B.21** 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.22**.

Der **Value Added des Konzerns** stieg im Berichtsjahr um 2,0 auf 7,2 Mrd. €; dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 22,9 (i. V. 19,1) %. Damit wurde der Mindestverzinsungsanspruch von 8 % erneut erheblich übertroffen. Der deutliche Anstieg des Value Added war vor allem auf die Steigerung des EBIT der Geschäftsfelder zurückzuführen. Darüber hinaus wirkte der Rückgang der Aufwendungen für Ertragsteuern aufgrund der Reduzierung des landesweiten Körperschaftsteuersatzes für US-Unternehmen infolge des im Jahr 2017 unterzeichneten Gesetzes für eine umfassende Steuerreform in den USA. Der Anstieg der durchschnittlichen Net Assets war hauptsächlich auf die höheren Investitionen im Anlagevermögen zurückzuführen und wirkte nur leicht negativ auf den Value Added.

Bei **Mercedes-Benz Cars** stieg der Value Added um 0,9 Mrd. € auf 6,3 Mrd. €. Dies war vor allem auf die positive Ergebnisentwicklung infolge eines höheren Absatzes von Neufahrzeugen, positive Wechselkurseffekte sowie Erträge aus der Neubewertung im At-equity-Buchwert der THERE Holding B. V. zurückzuführen. Gegenläufig wirkten Aufwendungen für Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie für den Ausbau der Produktionskapazitäten und aus einer nachteiligen Entwicklung der Rohstoffpreise. Zudem wurde das Ergebnis durch Aufwendungen im Zusammenhang mit freiwilligen Servicemaßnahmen sowie einer Rückrufaktion beeinflusst. Im Jahr 2016 hatten Aufwendungen im Zusammenhang mit Takata Airbags sowie Aufwendungen aus der Bewertung von Vorratsvermögen einen negativen Einfluss. Der Anstieg der durchschnittlichen Net Assets auf 24,0 Mrd. € im Wesentlichen infolge höherer Investitionen in das Anlagevermögen wirkte leicht negativ auf den Value Added.

B.18

Dividende je Aktie



B.19

Überleitung zum Net Operating Profit

	2017	2016	17/16
in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	9.207	8.112	+13
Daimler Trucks	2.380	1.948	+22
Mercedes-Benz Vans	1.181	1.170	+1
Daimler Buses	243	249	-2
Daimler Financial Services	1.970	1.739	+13
EBIT der Geschäftsfelder	14.981	13.218	+13
Ertragsteuern ¹	-3.555	-3.895	-9
Sonstige Überleitung	-299	-316	-5
Net Operating Profit	11.127	9.007	+24

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

B.20

Value Added

	2017	2016	17/16
in Millionen €			Veränd. in %
Daimler-Konzern	7.246	5.243	+38
Mercedes-Benz Cars	6.330	5.431	+17
Daimler Trucks	1.369	935	+46
Mercedes-Benz Vans	895	962	-7
Daimler Buses	126	143	-12
Daimler Financial Services	518	439	+18

B.21**Net Assets (Durchschnitt)**

	2017	2016	17/16
	in Millionen €	Veränd. in %	
Mercedes-Benz Cars	23.975	22.345	+7
Daimler Trucks	8.421	8.448	-0
Mercedes-Benz Vans	2.385	1.739	+37
Daimler Buses	978	887	+10
Daimler Financial Services ¹	11.165	10.000	+12
Net Assets der Geschäftsfelder	46.924	43.419	+8
At-equity bewertete Finanzinvestitionen ²	941	555	+70
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	2.141	3.372	-37
Sonstige Überleitung ³	-1.492	-292	+411
Daimler-Konzern	48.514	47.054	+3

1 Eigenkapital.

2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

3 Soweit nicht Daimler Financial Services zugeordnet.

Im Geschäftsfeld **Daimler Trucks** lag der Value Added mit 1,4 Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert (i. V. 0,9 Mrd. €). Dieser Anstieg erklärt sich aus der positiven Ergebnisentwicklung, hauptsächlich infolge eines höheren Absatzes in der NAFTA-Region, dem Verkauf von Immobilien in Japan sowie der Realisierung von Effizienzverbesserungen. Gegenläufig wirkten höhere Aufwendungen für Rohstoffe und Aufwendungen im Rahmen der Fixkostenoptimierung. Dabei lagen die durchschnittlichen Net Assets auf Vorjahresniveau.

Bei **Mercedes-Benz Vans** ging der Value Added im Berichtsjahr um 0,1 Mrd. € auf 0,9 Mrd. € zurück. Grund für die Entwicklung war der Anstieg der durchschnittlichen Net Assets infolge höherer Investitionen in das Anlagevermögen und eines Anstiegs des Vorratsbestands. Trotz höherer Aufwendungen für Produktanläufe und Fertigungsmaterial sowie Belastungen aufgrund der Beendigung einer Auftragsfertigung, lag das EBIT infolge der positiven Absatzentwicklung auf dem Niveau des Vorjahrs.

Im Geschäftsfeld **Daimler Buses** lag der Value Added mit 126 Mio. € leicht unter dem Vorjahresniveau (i. V. 143 Mio. €). Dies war vor allem auf den Anstieg der durchschnittlichen Net Assets infolge eines höheren Vorratsbestands zurückzuführen. Das EBIT lag dabei, dank weiterer Effizienzsteigerungen sowie eines höheren Absatzvolumens in Lateinamerika, auf dem Niveau des hohen Vorjahreswertes.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** erzielte im Berichtsjahr einen Value Added von 0,5 Mrd. € und lag somit über dem Vorjahreswert von 0,4 Mrd. €. Die Eigenkapitalrendite belief sich auf 17,6 (i. V. 17,4) %. Die Entwicklung des Value Added war hauptsächlich auf das um 0,2 Mrd. € höhere Ergebnis infolge des gestiegenen Vertragsvolumens und der weiteren Verbesserung der Risikokostensituation zurückzuführen. Gegenläufig wirkten sich das gestiegene Zinsniveau, die Ausweitung der Geschäftstätigkeit sowie die negative Wechselkursentwicklung aus. Darüber hinaus stieg das durchschnittliche Eigenkapital um 0,1 Mrd. €.

B.22**Net Assets (Nettovermögen) des Daimler-Konzerns zum Jahresende**

	2017	2016	17/16
	in Millionen €	Veränd. in %	
Net Assets¹			
Immaterielle Vermögenswerte	12.742	11.145	+14
Sachanlagen	27.914	26.314	+6
Vermietete Gegenstände	18.711	17.433	+7
Vorräte	24.492	24.426	+0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.737	8.977	+8
Abzgl. Rückstellungen für sonstige Risiken	-16.512	-15.325	+8
Abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-11.655	-10.853	+7
Abzgl. übrige Vermögenswerte und Schulden	-27.789	-26.727	+4
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ¹	1.719	2.935	-41
Eigenkapital			
Daimler Financial Services	12.378	10.448	+18
Daimler-Konzern	51.737	48.773	+6

1 Soweit nicht Daimler Financial Services zugeordnet.

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** bezweckt, dass der Konzern jederzeit seine Zahlungsverpflichtungen erfüllen kann. Hierzu erfasst der Konzern die Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft und aus Finanzgeschäften in einer rollierenden Planung. Die entstehenden Finanzierungsbedarfe werden mittels geeigneter Instrumente zur Liquiditätssteuerung (zum Beispiel Bankkredite, Commercial Papers, Anleihen) gedeckt; Liquiditätsüberschüsse legt der Konzern unter Berücksichtigung von Rendite- und Risikoerwartungen im Geld- oder Kapitalmarkt an. Unser Ziel ist es, die als notwendig erachtete Liquidität kostenoptimal bereitzustellen. Zusätzlich zur operativen Liquidität verfügt 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. Dabei wird die Liquidität über Cash-Pooling-Verfahren in verschiedenen Währungen zentral auf Bankkonten von Daimler konzentriert. Ein Großteil von Zahlungen zwischen Konzerngesellschaften erfolgt dabei über interne Verrechnungskonten, sodass die Anzahl externer Zahlungsflüsse auf ein Mindestmaß reduziert wird. 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 einer 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 and Healthcare Committee« diese Risiken. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen enthält  [Anmerkung 22](#) des Konzernanhangs.

B.23

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	10.981	9.936	8.751	8.369	2.230	1.567
Ergebnis vor Ertragsteuern	14.301	12.574	12.336	10.840	1.965	1.734
Abschreibungen/Wertminderungen	5.676	5.478	5.521	5.398	155	80
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-1.960	-1.110	-2.028	-1.141	68	31
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-1.455	-1.272	-1.264	-1.356	-191	84
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-1.592	-962	-1.082	-697	-510	-265
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.288	757	1.159	581	129	176
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-11.145	-6.848	200	194	-11.345	-7.042
Vermietete Fahrzeuge	-3.681	-4.209	642	-132	-4.323	-4.077
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-48	2.150	-644	1.650	596	500
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	843	103	842	103	1	-
Gezahlte Ertragsteuern	-3.879	-2.950	-3.715	-2.797	-164	-153
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-1.652	3.711	11.967	12.643	-13.619	-8.932
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-10.158	-8.833	-10.025	-8.720	-133	-113
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	-687	-3.905	-626	-216	-61	-3.689
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere	537	-2.330	435	-2.311	102	-19
Sonstige Ein- und Auszahlungen	790	402	791	344	-1	58
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-9.518	-14.666	-9.425	-10.903	-93	-3.763
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	16.794	15.763	8.976	9.876	7.818	5.887
Dividendenzahlungen	-3.727	-3.678	-3.723	-3.674	-4	-4
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	62	-76	-20	-111	82	35
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	-6.233	-7.444	6.233	7.444
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	13.129	12.009	-1.000	-1.353	14.129	13.362
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-868	-9	-778	-5	-90	-4
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	12.072	10.981	9.515	8.751	2.557	2.230

1 Die Spalten »Industriegeschäft« und »Daimler Financial Services« stellen eine wirtschaftliche Betrachtungsweise dar.

2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses.

Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

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 Risikoklassifizierungsverfahren unterstützt wird, sowie eine strukturierte Portfolioanalyse und -überwachung.

Das **Management von Länderrisiken** beinhaltet mehrere Risikoaspekte: das Risiko aus Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften und Joint Ventures, das Risiko aus grenzüberschreitenden Finanzierungen von Konzerngesellschaften in Risikoländern sowie das Risiko aus dem direkten Verkauf an Kunden in diesen Ländern. Daimler verfügt über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen Daimler operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Bei Eigenkapitalmaßnahmen in Risikoländern schließt der Konzern Investitionschutzversicherungen, wie Investitionsgarantien der Bundesrepublik Deutschland, gegen politische Risiken ab; Risiken aus grenzüberschreitenden Forderungen werden teilweise abgesichert durch Exportkreditversicherungen, Akkreditive und Bankgarantien zugunsten der Daimler AG. 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

Aus dem **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit**  B.23 ergab sich im Jahr 2017 ein Mittelabfluss von 1,7 (i. V. Mittelzufluss 3,7) Mrd. €. Der Rückgang war insbesondere auf die Effekte aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zurückzuführen. Zudem wirkte der Zahlungsmittelabfluss von 3,0 Mrd. € für die außerordentliche Zuführung in das inländische Pensionsvermögen. Des Weiteren war der Cash Flow der Geschäftstätigkeit beeinflusst durch höhere gezahlte Ertragsteuern. Gegenläufige Effekte ergaben sich dagegen aus dem positiven Geschäftsverlauf. Ein Zahlungsmittelzufluss von 0,8 Mrd. € resultierte aus der von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. ausgeschütteten Dividende. Im Vorjahr wirkte 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.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit**  B.23 ergab sich ein Mittelabfluss von 9,5 (i. V. 14,7) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus den niedrigeren Zahlungsmittelabflüssen für den Erwerb von Anteilsbesitz. Im Berichtszeitraum wirkte insbesondere der Kauf eines Anteils an LSH Auto International Limited (LSHAI). Im Vorjahreszeitraum ergaben sich Zahlungsmittelabflüsse im Zusammenhang mit dem Erwerb von 100% der Anteile an der Athlon Car Lease International B.V. (Athlon) sowie der Ablösung von bestehenden Finanzierungsverbindlichkeiten. Positive Effekte ergaben sich zudem aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren. In der Berichtsperiode ergaben sich insgesamt Mittelzuflüsse (netto), während im Vorjahreszeitraum die Käufe von Wertpapieren die Verkäufe überstiegen. Der Verkauf von Immobilien in Japan führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 0,3 Mrd. €. Des Weiteren beeinflussten die gestiegenen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit.

B.24

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2017	2016	17/16
in Millionen €	Veränderung		
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	11.967	12.643	-676
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-9.425	-10.903	+1.478
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere	-435	2.311	-2.746
Übrige Anpassungen	-102	-177	+75
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.005	3.874	-1.869

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit**  B.23 resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 13,1 (i. V. 12,0) Mrd. €. Der Anstieg beruhte insbesondere auf der höheren Nettoaufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts.

Seit dem 31. Dezember 2016 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 1,1 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, erhöhte sich um 0,4 Mrd. € auf 22,1 Mrd. €.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts**  B.24, 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 zahlungsunwirksame 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 2017 auf 2,0 Mrd. € und lag unter dem Vorjahreswert von 3,9 Mrd. €. Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts entsprach damit der im Prognosebericht zum 30. September 2017 angepassten Prognose und war dabei insbesondere durch den Zahlungsmittelabfluss von 3,0 Mrd. € für die außerordentliche Zuführung in das inländische Pensionsvermögen beeinflusst. Ohne Berücksichtigung dieser im Prognosebericht zum 30. September 2017 angekündigten Zahlung lag der Free Cash Flow des Industriegeschäfts deutlich über dem Niveau des Vorjahrs und übertraf damit unsere im Jahresverlauf angepasste Prognose.

B.25**Netto-Liquidität des Industriegeschäfts**

	31.12.2017	31.12.2016	17/16
	in Millionen €		Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.515	8.751	+764
Verzinsliche Wertpapiere	8.894	9.498	-604
Liquidität	18.409	18.249	+160
Finanzierungsverbindlichkeiten	-1.600	1.451	-3.051
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-212	37	-249
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-1.812	1.488	-3.300
Netto-Liquidität	16.597	19.737	-3.140

Im Jahr 2017 führte der **Free Cash Flow des Daimler-Konzerns** zu einem Mittelabfluss von 11,9 (i. V. 9,3) Mrd. €. Neben den Effekten aus dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist der Free Cash Flow des Daimler-Konzerns insbesondere durch das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Daimler Financial Services beeinflusst. Im Vorjahr wirkte zudem der Erwerb von 100% der Anteile an Athlon einschließlich der Ablösung und Übernahme von bestehenden Finanzierungsverbindlichkeiten.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [B.25](#) 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.

B.26**Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns**

	31.12.2017	31.12.2016	17/16
	in Millionen €		Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.072	10.981	+1.091
Verzinsliche Wertpapiere	10.063	10.748	-685
Liquidität	22.135	21.729	+406
Finanzierungsverbindlichkeiten	-127.124	-117.686	-9.438
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-229	61	-290
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-127.353	-117.625	-9.728
Netto-Verschuldung	-105.218	-95.896	-9.322

Seit dem 31. Dezember 2016 verringerte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts von 19,7 Mrd. € auf 16,6 Mrd. €. Die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG sowie die negativen Wechselkurseffekte führten zu einem Rückgang der Netto-Liquidität, der durch den positiven Free Cash Flow nur teilweise kompensiert wurde.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2016 von 95,9 Mrd. € auf 105,2 Mrd. € erhöht [B.26](#).

Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Im Rahmen der **Finanzgarantien** sichert Daimler als Garantiegeber im Allgemeinen die Erfüllung der Zahlungsverpflichtung des Hauptschuldners gegenüber dem Garantenehmer zu. Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus solchen Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2017 auf 0,7 (i. V. 0,8) Mrd. €; die hierfür gebildeten Verbindlichkeiten betragen 0,1 (i. V. 0,2) Mrd. €. Die Finanzgarantien, die der

Der Rückgang des Free Cash Flow um 1,9 Mrd. € auf 2,0 Mrd. € ist im Wesentlichen auf die außerordentliche Zuwendung in das Pensionsvermögen sowie auf höhere gezahlte Ertragsteuern zurückzuführen. Zudem wirkten die gestiegenen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie der Kauf eines Anteils an LSHAI. Gegenläufige Effekte ergaben sich dagegen aus dem positiven Geschäftsverlauf sowie aus der Entwicklung der Operating Leases im Industriegeschäft. Ein Zahlungsmittelzufluss von 0,8 Mrd. € resultierte aus der von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. ausgeschütteten Dividende. Zudem führte der Verkauf von Immobilien in Japan zu einem Zahlungsmittelzufluss von 0,3 Mrd. €. Im Vorjahr wirkte 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.

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 2017 betrug der bestmögliche Schätzwert der finanziellen Auswirkungen aus diesen Garantien 1,6 (i. V. 1,7) Mrd. €. Den Rückkaufverpflichtungen stehen beizulegende Zeitwerte der zurückzunehmenden Fahrzeuge in annähernd gleicher Höhe gegenüber. 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 0,6 (i. V. 0,3) Mrd. €.

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern zudem **sonstige finanzielle Verpflichtungen** eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2017 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen.

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

Investitionen

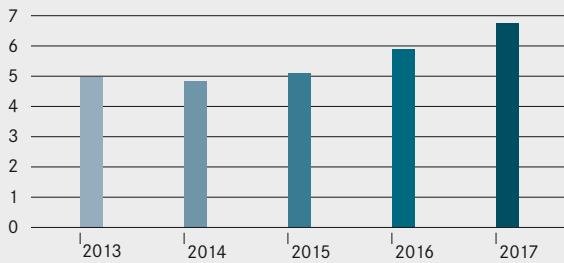
Im Rahmen unserer Strategie zur Stärkung des Kerngeschäfts wollen wir die Chancen, die die globalen Automobilmärkte bieten, konsequent nutzen. Gleichzeitig ist es unser Ziel, den tief greifenden technologischen Wandel in der Automobilindustrie federführend mitzugestalten und bei der Entwicklung der Zukunftsfelder CASE (Connected, Autonomous, Shared & Services und Electric) eine Vorreiterrolle einzunehmen. 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 2016 angekündigt, von einem bereits hohen Niveau ausgehend nochmals deutlich auf 6,7 (i. V. 5,9) Mrd. € erhöht.

Ende 2017 liegen finanzielle Verpflichtungen von 4,0 Mrd. € im Zusammenhang mit künftigen Sachinvestitionen vor.

B.27

Sachinvestitionen

in Milliarden €



B.28

Sachinvestitionen nach Geschäftsfeldern

	2017	2016	17/16
	in Millionen €	Veränd. in %	
Daimler-Konzern in % vom Umsatz	6.744 4,1	5.889 3,8	+15
Mercedes-Benz Cars in % vom Umsatz	4.843 5,1	4.147 4,6	+17
Daimler Trucks in % vom Umsatz	1.028 2,9	1.243 3,7	-17
Mercedes-Benz Vans in % vom Umsatz	710 5,4	373 2,9	+90
Daimler Buses in % vom Umsatz	94 2,2	97 2,3	-3
Daimler Financial Services in % vom Umsatz	43 0,2	37 0,2	+16

Bei Mercedes-Benz Cars lagen die Sachinvestitionen im Jahr 2017 mit 4,8 (i. V. 4,1) Mrd. € deutlich über dem Vorjahresniveau. Zu den wichtigsten Projekten zählten die Modellpflege bei der S-Klasse, 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. Gleichzeitig bereiten wir unser weltweites Produktionsnetzwerk auf die Elektromobilität vor. Daimler Trucks hat im Jahr 2017 vor allem in Folgegenerationen für bestehende Produkte, in neue Produkte, globale Komponentenprojekte sowie in die Optimierung des weltweiten Produktionsnetzwerks investiert. Insgesamt lagen die Investitionen in Sachanlagen bei Daimler Trucks mit 1,0 (i. V. 1,2) Mrd. € unter dem Vorjahresniveau. Bei Mercedes-Benz Vans standen Investitionen für die Produktion der Nachfolgegeneration des Sprinter in Deutschland und in den USA im Vordergrund. Daimler Buses hat im Berichtsjahr in alternative Antriebssysteme, neue Produkte sowie in die Modernisierung des Produktionsnetzwerks investiert.

Über die Sachinvestitionen hinausgehend haben wir auch im Berichtsjahr Finanzinvestitionen in assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen vorgenommen. Insbesondere im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen und beim Aufbau der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität haben wir unsere Position durch gezielte Investitionen gestärkt. Darüber hinaus hat Daimler im Jahr 2017 für 0,3 Mrd. € einen Anteil von 15 % an der LSH Auto International Limited (LSHAI) erworben. LSHAI ist ein Tochterunternehmen der Lei Shing Hong Group und einer der größten Mercedes-Benz Händler weltweit. Mit dieser Transaktion stärken beide Partner ihre langjährige Zusammenarbeit.

Außerdem haben wir im Berichtsjahr Entwicklungskosten von 2,8 (i.V. 2,3) Mrd. € aktiviert; diese sind unter den Immateriellen Vermögenswerten ausgewiesen.  S. 264

Refinanzierung

Die von Daimler im Jahr 2017 durchgeführten Finanzierungen dienten vor allem der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Daimler nutzte dafür ein breites Spektrum von unterschiedlichen Finanzierungsinstrumenten in verschiedenen Währungen und Märkten. Diese beinhalten Bankkredite, kurzfristige Schuldverschreibungen im Geldmarktbereich (Commercial 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. Derartige Programme 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 Risikoauschläge 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.30

Am chinesischen Kapitalmarkt konnte die Daimler AG vier Anleihen, sogenannte Panda Bonds, mit einem Gesamtvolume von 16,0 Mrd. CNY platzieren. Darüber hinaus wurde im Konzern eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedenen Währungen und Märkten begeben.

Im Jahr 2017 hat Daimler zudem in geringem Umfang auch **Commercial-Paper-Emissionen** durchgeführt.

Im Berichtsjahr wurde neben den bereits etablierten ABS-Plattformen in USA, Kanada, China und Deutschland in zwei neuen Ländern **Asset-Backed-Securities (ABS)** emittiert.

So konnten in Großbritannien 0,4 Mrd. GBP erfolgreich bei Investoren platziert werden, in Australien betrug das Volumen der ersten Transaktion 0,75 Mrd. AU-\$. In den USA wurde im Jahr 2017 in drei Transaktionen ein Refinanzierungsvolumen über insgesamt 4,7 Mrd. US-\$ generiert, in Kanada in einer Transaktion 0,4 Mrd. CAN-\$. Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Bank über die Silver-Arrow-Plattform ABS-Anleihen im Wert von 1,1 Mrd. € an europäische Investoren verkauft. In China wurden zwei ABS-Transaktionen mit einem Gesamtvolumen von 10,2 Mrd. CNY erfolgreich platziert.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren auch im Jahr 2017 **Bankkredite**. Diese Kredite wurden sowohl von global agierenden Banken als auch von national operierenden 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 abgeschlossen. Sie gewährt dem Unternehmen finanzielle Flexibilität bis zum Jahr 2020. Mehr als 40 europäische, amerikanische und asiatische Banken haben sich an dem Konsortium beteiligt. Daimler beabsichtigt derzeit nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

Zum Jahresende 2017 bestanden für Daimler kurz- und langfristige, nicht in Anspruch genommene Kreditlinien von insgesamt 21,0 (i. V. 18,1) 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 **1 B.29** dargestellt. Diese entfallen zum 31. Dezember 2017 überwiegend auf die folgenden Währungen: 43% auf Euro, 25% auf US-Dollar, 8% auf Chinesische Renminbi, 4% auf Kanadische Dollar, 4% auf Britische Pfund und 3% auf Japanische Yen.

Zum 31. Dezember 2017 betrugen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 127.124 (i. V. 117.686) 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.29

Refinanzierungsinstrumente

	Durchschnittszinssätze		Buchwerte	
	31.12.2017	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2016
	in %		in Millionen €	
Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	1,88	1,64	78.110	73.648
Geldmarktpapiere	2,64	2,71	1.045	1.701
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3,09	2,96	34.555	29.674
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	0,42	0,65	11.460	11.642

B.30

Benchmark-Emissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Finance North America LLC	1.400 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
Daimler AG	1.250 Mio. €	02/2017	02/2025
Daimler Finance North America LLC	500 Mio. US-\$	05/2017	11/2018
Daimler Finance North America LLC	1.250 Mio. US-\$	05/2017	05/2020
Daimler Finance North America LLC	250 Mio. US-\$	05/2017	01/2022
Daimler AG	1.250 Mio. €	06/2017	07/2024
Daimler AG	1.500 Mio. €	06/2017	07/2029
Daimler AG	1.300 Mio. €	06/2017	07/2037
Daimler AG	1.000 Mio. €	11/2017	11/2027
Daimler Finance North America LLC	1.500 Mio. US-\$	11/2017	02/2021

Rating

Das langfristige Unternehmensrating der Daimler AG wurde im Geschäftsjahr 2017 von den beiden Ratingagenturen Moody's Investors Service und DBRS von A3 auf A2 beziehungsweise von A (low) auf A hochgestuft. Damit verbunden war bei Moody's auch eine Anhebung des Kurzfristratings von P-2 auf P-1. Erstmals erhielt Daimler eine Bonitätsbewertung von der europäischen Ratingagentur Scope Ratings AG. Scope bewertet die Kreditwürdigkeit der Daimler AG und ihrer Emissionsgesellschaften mit der Bonitätsnote A und einem stabilen Ausblick. Das Kurzfristrating liegt bei S-1. Bei den anderen Agenturen blieben unsere Credit Ratings im Berichtsjahr unverändert. Zum Jahresende 2017 hatte die Daimler AG bei den fünf von ihr mit einem Rating beauftragten Agenturen einen »stabilen« Ratingausblick. ↗ **B.31**

B.31		
Rating		
	Ende 2017	Ende 2016
Langfristiges Rating		
Standard & Poor's	A	A
Moody's	A2	A3
Fitch	A-	A-
Scope	A	-
DBRS	A	A (low)
Kurzfristiges Rating		
Standard & Poor's	A-1	A-1
Moody's	P-1	P-2
Fitch	F2	F2
Scope	S-1	-
DBRS	R-1 (low)	R-1 (low)

Am 3. Februar 2017 erhöhte **Moody's Investors Service** (Moody's) das Langfristrating der Daimler AG und ihrer in das Rating einbezogenen Tochtergesellschaften von A3 auf A2. Auch das Kurzfristrating wurde von P-2 auf P-1 angehoben. Der Ausblick wurde von »positiv« auf »stabil« geändert. Die Aufwertung wurde mit dem stabilen und anhaltenden Unternehmenserfolg der vergangenen Jahre sowie der erfolgreichen und fortgesetzten Produktoffensive begründet. Daimler ist nach Auffassung von Moody's gut vorbereitet, um die neuen Herausforderungen, denen sich die Autoindustrie zum Beispiel beim autonomen Fahren, bei alternativen Antrieben, beim Kraftstoffverbrauch und bei den Schadstoffemissionen gegenüber, erfolgreich zu meistern.

Die Daimler AG hat die europäische Ratingagentur **Scope Ratings** (Scope) erstmals mit der Erstellung eines Unternehmensratings beauftragt. Am 27. April 2017 bewertete Scope die Bonität der Daimler AG und ihrer Finanzgesellschaften mit A. Das Kurzfristrating wurde mit S-1, der Ausblick mit »stabil« eingestuft. Scope begründete die Bewertung mit dem Unternehmenserfolg in den zurückliegenden Jahren und der Erwartung, dass Daimler seine führenden Marktpositionen bei Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks aufrechterhalten kann. Ebenfalls trügen die weltweite Präsenz des Konzerns sowie die Unterstützung durch das Finanzdienstleistungsgeschäft zur guten Bonitätsbewertung bei. Außerdem wird das Finanzrisikoprofil von Daimler als sehr stark eingestuft.

Am 26. Mai 2017 bestätigte **Fitch Ratings** (Fitch) 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. Fitch geht davon aus, dass die technologischen Entwicklungen auf den Gebieten des autonomen Fahrens und der Elektromobilität mittelfristig zu steigenden Synergien über die Geschäftsfelder des Konzerns hinweg führen werden.

Am 15. September 2017 bestätigte auch **S&P Global Ratings** (S&P) das langfristige Unternehmensrating der Daimler AG von A unter Hinweis auf die führende Position, die Daimler im Automobilgeschäft erreicht habe. Dabei verweist die Ratingagentur insbesondere auf die Stärke des Pkw-Geschäfts von Mercedes-Benz Cars. S&P geht davon aus, dass Daimler seine Wettbewerbsposition auch in den nächsten Jahren aufrechterhalten kann. Außerdem rechnet S&P mit weiterhin sehr guten Finanzkennziffern. Das Geschäftsrisiko der Daimler AG wird mit »befriedigend« bewertet, das Finanzrisiko mit »minimal«.

Die kanadische Agentur **DBRS** erhöhte am 29. November 2017 das Langfristrating für die Daimler AG von A (low) auf A mit stabilem Ausblick. DBRS begründete diesen Schritt mit der kontinuierlichen Verbesserung der Ergebnissituation in den zurückliegenden Jahren. Dies habe zu einer weiteren Stärkung der finanziellen Risikobeurteilung beigetragen.

Die Kurzfristratings blieben im Jahresverlauf 2017 bei S&P, Fitch und DBRS unverändert.

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2016 von 243,0 Mrd. € auf 255,6 Mrd. €; währungsbereinigt war ein Anstieg von 25,3 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfielen 150,0 (i. V. 141,8) Mrd. € auf Daimler Financial Services; dies entsprach 59 (i. V. 58) % aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die Ausweitung der Bilanzsumme war überwiegend auf ein höheres Volumen im Finanzdienstleistungsgeschäft und auf gestiegene Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen. Darüber hinaus führte das höhere Investitionsvolumen zu einem Anstieg der Immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen. Der infolge des Portfoliozuwachstums gestiegene Refinanzierungsbedarf war auf der Passivseite mit höheren Finanzierungsverbindlichkeiten verbunden. Zudem war eine Erhöhung des Eigenkapitals zu verzeichnen. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 42 % auf dem Niveau des Vorjahres (i. V. 42 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 34 % leicht unter dem Vorjahr (35 %).

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 13,7 (i. V. 12,1) Mrd. € beinhalteten 10,3 (i. V. 8,8) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten, 2,0 (i. V. 1,4) Mrd. € Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie 1,1 (i. V. 1,2) Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfielen ein Anteil von 79 (i. V. 76) % auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und ein Anteil von 10 (i. V. 14) % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks. Die im Berichtsjahr aktivierten Entwicklungskosten lagen bei 2,8 (i. V. 2,3) Mrd. € und entsprachen einem Anteil von 32 (i. V. 31) % an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen des Konzerns  S. 264.

Die **Sachanlagen**  S. 265 lagen mit 28,0 (i. V. 26,4) Mrd. € über dem Niveau des Vorjahrs. Im Jahr 2017 wurden weltweit 6,7 (i. V. 5,9) 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 mit einem Volumen von 4,0 (i. V. 3,6) Mrd. €.

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich auf insgesamt 133,5 (i. V. 127,4) Mrd. €. Der währungsbereinigte Zuwachs von 14,5 Mrd. € war insbesondere durch das gestiegene Neugeschäft bei Daimler Financial Services bedingt. Das operative Wachstum spiegelte den erfolgreichen Geschäftsverlauf insbesondere in Asien und in Europa 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 4,8 (i. V. 4,1) Mrd. € umfassten vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd., BAIC Motor Corporation Ltd., There Holding B.V. sowie der LSH Auto International Limited. Wir verweisen auf unsere Ausführungen in  Anmerkung 13 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss.

Die **Vorräte** stiegen von 25,4 Mrd. € auf 25,7 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 10 % auf dem Vorjahresniveau. Der währungsbereinigte Anstieg von 1,4 Mrd. € betraf alle automobilen Geschäftsfelder.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** lagen mit 12,0 Mrd. € über dem Vorjahreswert von 10,6 Mrd. €. 43 % der Forderungen entfielen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 24 % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** stiegen gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Mrd. € auf 12,1 Mrd. €.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2016 von 10,7 Mrd. € auf 10,1 Mrd. € reduziert. Er beinhaltete 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** stiegen um 1,1 Mrd. € auf 6,8 Mrd. € an. Sie bestanden vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigenkapitalanteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen und sonstigen Beteiligungen sowie Krediten und sonstigen Forderungen gegen Dritte. Der Anstieg war insbesondere auf die gestiegenen positiven Marktwerte der Währungsderivate zurückzuführen.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** von 9,0 (i. V. 9,5) Mrd. € beinhalteten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche. Der Rückgang der latenten Steuern betraf im Wesentlichen die ergebnisneutralen Effekte aus der Derivatebewertung.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2016 von 59,1 Mrd. € auf 65,3 Mrd. €, währungsbereinigt ergibt sich ein Anstieg von 8,8 Mrd. €. Positive Effekte ergeben sich aus dem Konzernergebnis von 10,9 Mrd. € (S. 104), und der ergebnisneutralen Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 1,7 Mrd. €. Dem stehen die an die Aktionäre ausgeschüttete Dividende von 3,5 Mrd. € sowie Effekte in der Währungsumrechnung von 2,7 Mrd. € gegenüber. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 64,0 (i. V. 58,0) Mrd. €.

Im Verhältnis zum Anstieg der Bilanzsumme von 5% stieg das Eigenkapital überproportional um 10%. Infolge der oben genannten Effekte lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 24,0% über dem Niveau des Vorjahres (22,9%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 46,4 (i. V. 44,7) %. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Eigenkapitalquoten 2016 und 2017 um die tatsächliche beziehungsweise vorgeschlagene Dividendenzahlung bereinigt sind.

Die **Rückstellungen** reduzierten sich von 26,8 Mrd. € auf 24,6 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 10 (i. V. 11)% leicht unter dem Vorjahresniveau. Sie umfassten insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 5,8 (i. V. 9,0) Mrd. €, die im Wesentlichen die Differenz aus dem Barwert der Pensionsverpflichtungen von 31,7 (i. V. 31,2) Mrd. € und dem Marktwert der Fondsvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 27,2 (i. V. 23,4) Mrd. € enthalten. Der Rückgang der Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ist im Wesentlichen auf die außerordentliche Dotierung von 3,0 Mrd. € in das inländische Planvermögen zurückzuführen. Darüber hinaus beinhalteten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Ertragsteuern von 1,6 (i. V. 1,7) Mrd. € sowie für Produktgarantien von 6,7 (i. V. 6,1) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 4,4 (i. V. 4,3) Mrd. € und für übrige Rückstellungen von 6,2 (i. V. 5,7) Mrd. €.

B.32

Verkürzte Bilanz¹

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	2017	31. Dezember 2016	2017	31. Dezember 2016	2017	31. Dezember 2016
<hr/>						
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	13.735	12.098	12.789	11.199	946	899
Sachanlagen	27.981	26.381	27.914	26.314	67	67
Vermietete Gegenstände	47.714	46.942	18.711	17.433	29.003	29.509
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	85.787	80.507	-109	-87	85.896	80.594
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.818	4.098	4.670	4.043	148	55
Vorräte	25.686	25.384	24.492	24.426	1.194	958
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.990	10.614	9.737	8.977	2.253	1.637
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.072	10.981	9.515	8.751	2.557	2.230
Verzinsliche Wertpapiere	10.063	10.748	8.894	9.498	1.169	1.250
davon kurzfristig	9.073	9.648	8.893	9.497	180	151
davon langfristig	990	1.100	1	1	989	1.099
Übrige finanzielle Vermögenswerte	6.801	5.736	-10.933	-11.045	17.734	16.781
Sonstige Vermögenswerte	8.958	9.499	-61	1.637	9.019	7.862
Summe Aktiva	255.605	242.988	105.619	101.146	149.986	141.842
Passiva						
Eigenkapital	65.314	59.133	52.936	48.685	12.378	10.448
Rückstellungen	24.617	26.810	23.591	25.768	1.026	1.042
Finanzierungsverbindlichkeiten	127.124	117.686	1.600	-1.451	125.524	119.137
davon kurzfristig	48.746	47.288	-19.435	-20.480	68.181	67.768
davon langfristig	78.378	70.398	21.035	19.029	57.343	51.369
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.474	11.567	11.655	10.853	819	714
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	11.522	12.869	7.622	9.645	3.900	3.224
Sonstige Schulden	14.554	14.923	8.215	7.646	6.339	7.277
Summe Passiva	255.605	242.988	105.619	101.146	149.986	141.842

1 Die Spalten »Industriegeschäft« und »Daimler Financial Services« stellen eine wirtschaftliche Betrachtungsweise dar.

2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses.

Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 127,1 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (117,7 Mrd. €). Der währungsbereinigte Anstieg von 16,2 Mrd. € war im Wesentlichen auf die Refinanzierung des wachsenden Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfielen 53% auf Anleihen, 27% auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 9% auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie 9% auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahreswert aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens auf 12,5 (i. V. 11,6) Mrd. €. 63% der Verbindlichkeiten entfielen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 20% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 11,5 (i. V. 12,9) Mrd. €. Sie umfassten vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, aus der Personalabrechnung, erhaltene Kautionen sowie Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten. Der Rückgang resultierte insbesondere aus der Verringerung der negativen Marktwerte der Währungsderivate.

Die **Sonstigen Schulden** von 14,6 (i. V. 14,9) Mrd. € beinhalteten hauptsächlich Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverbindlichkeiten und latente Steuern. In der passiven Latenz wirkten die Effekte aus der Steuerreform in den USA. Gegenläufig war insbesondere ein Anstieg der passiven Rechnungsabgrenzung infolge der Ausweitung der Geschäftstätigkeit zu verzeichnen.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz  S. 240, der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals  S. 242 sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang entnommen werden.

B.33

Bilanzstruktur Daimler-Konzern

in Milliarden €

Aktiva	2016	2017	Passiva
Langfristige Vermögenswerte	149	141	Eigenkapital
Kurzfristige Vermögenswerte	107	102	Langfristige Schulden
davon Liquidität	22	22	Kurzfristige Schulden
	256	243	243 256

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 2017 durch den Rückgang des operativen Ergebnisses um 0,7 Mrd. € auf 1,1 Mrd. € sowie durch das um 0,4 Mrd. € auf 5,9 Mrd. € gestiegene Finanzergebnis geprägt. [↗ B.34](#)

Die Daimler AG hat den **Absatz** im Jahr 2017, wie im Vorjahr prognostiziert, leicht gesteigert. Bei Pkw stieg er im Berichtsjahr um 3% auf 1.870.000 Einheiten¹. Dabei war im Jahr 2017 das SUV-Segment ausgesprochen erfolgreich: Hier stieg der Absatz um 16% auf 639.000 Einheiten¹. Einen Zuwachs um 11% auf 274.000 Einheiten¹ verzeichnete das E-Klasse Segment. Bedingt durch den Lebenszyklus der C-Klasse lag der Absatz in diesem Segment mit 336.000 (i. V. 375.000) Einheiten¹ unter dem Niveau des Vorjahrs. Der Absatz bei Lkw erreichte 106.000 (i. V. 101.000) Einheiten¹. Der Transporterabsatz konnte um 5% auf 357.000 Einheiten¹ gesteigert werden.

Der **Umsatz** stieg um insgesamt 5,5 Mrd. € auf 112,7 Mrd. € und lag damit über unseren im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartungen. Im Bereich Pkw nahm er aufgrund höherer Absatzzahlen von Fahrzeugen und Komponenten um 6% auf 87,0 Mrd. € zu. Trotz der Beendigung einer Auftragsfertigung konnte der Umsatz bei den Nutzfahrzeugen um 1% auf 25,7 Mrd. € gesteigert werden.

Die **Umsatzkosten** stiegen um 6% auf 101,9 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 7,6 (i. V. 6,6) Mrd. € deutlich über dem Niveau des Vorjahrs; ihr Anteil an den Umsatzerlösen betrug 6,8 (i. V. 6,1) %. Die Forschungs- und Entwicklungskosten standen in erster Linie im Zusammenhang mit der Erneuerung und Erweiterung des Produktpportfolios, insbesondere der Fahrzeugbauarten der Geländewagen, der Kompakt- und der S-Klasse sowie dem Nachfolgemodell des Sprinter. Darüber hinaus wird kontinuierlich an neuen Motorengenerationen, alternativen Antriebssystemen sowie der Intensivierung der Modulstrategie gearbeitet. Zum Jahresende waren rund 20.000 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 sowie von der Daimler AG geleistete Auftragsfertigungen sind im Absatz nicht berücksichtigt.

Die **Vertriebskosten** erhöhten sich um 0,9 Mrd. € auf 7,3 Mrd. €. Höhere Aufwendungen für Marketing, Provisionen und Ausgangsfrachten waren wesentliche Faktoren hierfür. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen stieg von 6,0% auf 6,5%.

Die **Verwaltungskosten** lagen mit 2,0 (i.V. 1,8) Mrd. € leicht über dem Vorjahresniveau. Der Anteil an den Umsatzerlösen betrug 1,8 (i.V. 1,7)%.

Das negative **sonstige betriebliche Ergebnis** lag bei 0,4 (i.V. 0,7) Mrd. €. Im Vorjahr fielen insbesondere Aufwendungen im Zusammenhang mit einem rechtlichen Verfahren an.

↗ B.34

Das **Finanzergebnis** erhöhte sich insbesondere aufgrund eines verbesserten Beteiligungsergebnisses um 0,4 Mrd. € auf 5,9 Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf gestiegene Ausschüttungen sowie geringere Abschreibungen auf Anteile an verbundenen Unternehmen zurückzuführen. Gegenläufig wurde das Finanzergebnis durch einen gestiegenen Zinsaufwand aus der Altersversorgung beeinflusst. Dieser resultiert insbesondere aus einem Rückgang des Diskontierungszinssatzes. Im Vorjahr wirkte sich die Gesetzesänderung zur Berechnung des Diskontierungszinssatzes positiv auf das Finanzergebnis aus.

Der Aufwand aus **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** beträgt 2,0 (i. V. 1,4) Mrd. €. Der Anstieg ist insbesondere auf periodenfremde Steueraufwendungen im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren zurückzuführen. Im Vorjahr waren periodenfremde Steuererträge enthalten.

Der **Jahresüberschuss** ist von 5,9 Mrd. € auf 5,0 Mrd. € gesunken und lag damit im Rahmen der im Prognosebericht des Vorjahrs genannten Erwartungen. Die Entwicklung des Jahresüberschusses ist maßgeblich auf das niedrigere operative Ergebnis sowie einen höheren Steueraufwand zurückzuführen. Gegenläufig hat sich das Finanzergebnis verbessert.

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. 134.

Vermögens- und Finanzlage

Die **Bilanzsumme** liegt mit 107,3 Mrd. € um 9,1 Mrd. € über dem Vorjahresniveau. 

Das **Anlagevermögen** hat sich im Jahresverlauf im Wesentlichen aufgrund des höheren Finanz- und Sachanlagevermögens um 2,6 Mrd. € auf 42,7 Mrd. € erhöht. Die Investitionen in das Sachanlagevermögen (ohne Vermietvermögen, rund 3,1 Mrd. €) betreffen vor allem Investitionen in die Produktion der neuen A-Klasse Modelle und des neuen Sprinter sowie Investitionen in Aggregate- und Getriebeprojekte.

Die **Vorräte** stiegen im Vergleich zum 31. Dezember 2016 um 0,4 Mrd. € auf 9,5 Mrd. €. Der Anstieg betrifft hauptsächlich fertige Erzeugnisse und Waren.

Die **Forderungen, Wertpapiere und Sonstigen Vermögensgegenstände** sind im Vergleich zum 31. Dezember 2016 um 3,4 Mrd. € auf 49,5 Mrd. € gestiegen. Ausschlaggebend für den Anstieg waren vor allem der um 2,3 Mrd. € gestiegene Forderungsbestand gegen verbundene Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sowie der um 0,8 Mrd. € höhere Wertpapierbestand. Die **Zahlungsmittel** erhöhten sich um 0,1 Mrd. € auf 1,8 Mrd. €.

Die **Bruttoliquidität** – bestehend aus Zahlungsmitteln, sonstigen Wertpapieren sowie unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesenen Festgelder – lag am Bilanzstichtag mit 9,6 (i. V. 8,5) Mrd. € über dem Niveau des Vorjahrs.

Der **aktive Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung** resultiert aus dem Zeitwert des Zweckvermögens, der den Erfüllungsbetrag der Pensionsverpflichtungen übersteigt. Der Anstieg im Geschäftsjahr 2017 auf 3,5 (i.V. 0,9) Mrd. € ist insbesondere auf die außerordentliche Dotierung in Höhe von 3,0 Mrd. € in das deutsche Pensionsvermögen zurückzuführen.

B.34

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG

	2017	2016
in Millionen €		
Umsatzerlöse	112.685	107.178
Umsatzkosten (inkl. F&E-Aufwendungen)	-101.874	-96.271
Vertriebskosten	-7.312	-6.454
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.010	-1.844
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-355	-749
Operatives Ergebnis	1.134	1.860
Finanzergebnis	5.866	5.430
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.018	-1.422
Jahresüberschuss	4.982	5.868
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-1.077	-2.391
Bilanzgewinn	3.905	3.477

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2017 auf 7,2 (i. V. 8,5) Mrd. €. Der Rückgang resultiert insbesondere aus gestiegenen zahlungswirksamen Zuwendungen in das Pensionsvermögen, einem gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Working Capital sowie höheren Steuerzahlungen. Gegenläufig haben sich die Rückstellungsverbräuche gegenüber dem Vorjahr reduziert.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich im Geschäftsjahr 2017 ein Mittelabfluss von 6,5 (i. V. 6,1) Mrd. €. Die Erhöhung begründet sich insbesondere durch Kapitalmaßnahmen innerhalb der Finanzanlagen sowie gestiegene Investitionen in Sachanlagen. Positive Effekte ergaben sich dagegen aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** weist im Berichtszeitraum einen Mittelabfluss von 0,6 (i. V. 2,7) Mrd. € auf. Der Rückgang erklärt sich durch den im Vergleich zum Vorjahr geringeren Mittelabfluss aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements. Gegenläufig sind aus der gesunkenen Aufnahme von externen Finanzierungsverbindlichkeiten weniger Zahlungsmittel zugeflossen als im Vorjahr. Im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ist die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2016 mit 3,5 Mrd. € enthalten.

Das **Eigenkapital** nahm im Berichtsjahr um 1,5 Mrd. € auf 42,1 Mrd. € zu. Der Zuwachs steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Jahresüberschuss 2017, von dem in Übereinstimmung mit § 58 Abs. 2 AktG 1,1 Mrd. € den Gewinnrücklagen zugeführt wurden. Die Eigenkapitalquote lag zum Bilanzstichtag bei 39,2 (i. V. 41,3) %. Wie im Anhang zum Jahresabschluss nach HGB erläutert, befinden sich zum 31. Dezember 2017 keine eigenen Aktien im Bestand der Daimler AG.

Die **Rückstellungen** sind im Vergleich zum 31. Dezember 2016 um 2,1 Mrd. € auf 14,0 Mrd. € angestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf gestiegene Verpflichtungen aus Absatzgeschäften, Garantierückstellungen sowie auf Rückstellungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren zurückzuführen.

Die **Verbindlichkeiten** sind um 5,3 Mrd. € auf 50,3 Mrd. € angestiegen. Die Veränderung ist vor allem auf höhere Finanzierungsverbindlichkeiten sowie die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen 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. 155ff. 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.  S. 170ff. Für das Jahr 2018 erwarten wir für die Daimler AG einen Jahresüberschuss auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2017. Ursächlich sind ein höher geplantes operatives Ergebnis sowie ein geringerer Steueraufwand, die durch das erwartet rückläufige Finanzergebnis kompensiert werden. Im Jahr 2018 gehen wir für die Daimler AG von einem Umsatz und einem Absatz auf Vorjahresniveau aus.

B.35		
Bilanzstruktur der Daimler AG		
	31.12.2017	31.12.2016
in Millionen €		
Aktiva		
Anlagevermögen	42.700	40.107
Vorräte	9.466	9.071
Forderungen, Wertpapiere und sonstige Vermögensgegenstände	49.516	46.120
Zahlungsmittel	1.782	1.660
Umlaufvermögen	60.764	56.851
Rechnungsabgrenzungsposten	384	339
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	3.462	891
	107.310	98.188
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
(Bedingtes Kapital 500 Mio. €)		
Kapitalrücklage	11.480	11.480
Gewinnrücklagen	23.637	22.560
Bilanzgewinn	3.905	3.477
Eigenkapital	42.092	40.587
Übrige Rückstellungen	13.981	11.847
Rückstellungen	13.981	11.847
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	6.499	6.077
Übrige Verbindlichkeiten	43.838	38.935
Verbindlichkeiten	50.337	45.012
Rechnungsabgrenzungsposten	900	742
	107.310	98.188

Nachhaltigkeit und Integrität

Nachhaltigkeit bei Daimler

Nachhaltigkeit ist eines der Grundprinzipien in unserer Unternehmensstrategie und zugleich ein Maßstab für unseren unternehmerischen Erfolg. Als weltweit tätiger Automobilhersteller stehen wir vor industriespezifischen Herausforderungen. Damit unser Geschäftserfolg nachhaltig ist, müssen wir die damit verbundenen Chancen nutzen und die Risiken begrenzen. Hierzu haben wir eine konzernweite Nachhaltigkeitsstrategie erarbeitet. Sie ist Teil unserer Unternehmensstrategie und dort als Grundprinzip verankert. Vertiefende Informationen zum Thema »Nachhaltigkeit bei Daimler« finden Sie in diesem Geschäftsbericht im Kapitel »Nichtfinanzieller Bericht«  S.214 ff. Der »Nichtfinanzielle Bericht« steht auch im Internet unter  daimler.com/nichtfinanzieller-bericht zur Verfügung. Der neue Daimler-Nachhaltigkeitsbericht über das Geschäftsjahr 2017 ist ab Ende März 2018 im Internet verfügbar und kann über die Konzern-Website abgerufen werden.

 daimler.com/nachhaltigkeit

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. 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 2017 arbeiteten bei Daimler weltweit 24.600 (i. V. 24.200) Personen in Forschungs- und Entwicklungsbereichen. 16.800 (i. V. 16.300) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren im Ressort Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung tätig, 5.300 (i. V. 5.600) Beschäftigte sind dem Geschäftsfeld Daimler Trucks zuzurechnen, 1.300 (i. V. 1.200) dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans und 1.200 (i. V. 1.200) Daimler Buses. Rund 5.200 (i. V. 5.400) 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. Unsere wichtigsten Forschungseinrichtungen in Nordamerika sind die Zentrale 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. Mercedes-Benz Research & Development India (MBRDI) mit Sitz in Bangalore ist das größte Forschungs- und Entwicklungszentrum von Daimler außerhalb Deutschlands. Die Schwerpunkte des MBRDI liegen auf den Gebieten Digitalisierung, Simulation und Data Science. Auch Mercedes-Benz Research & Development China ist ein integraler Bestandteil des Forschungsnetzwerks des Daimler-Konzerns. Es spielt eine wichtige Rolle für das Verständnis der Erwartungen chinesischer Kunden und der lokalen Anforderungen. 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. Neu hinzugekommen sind im November 2017 unsere Digital Hubs in Tel Aviv und Seattle.

Zielgerichtetete Einbindung der Zuliefererindustrie

Um unsere anspruchsvollen Ziele zu erreichen, arbeiten wir auch intensiv mit den Forschungs- und Entwicklungsbereichen der Zuliefererindustrie zusammen. Gerade mit Blick auf den rasanten technologischen Wandel in der Automobilindustrie und die Notwendigkeit, neue Technologien möglichst schnell zur Marktreife zu bringen, ist eine enge Verzahnung mit Zulieferfirmen unabdingbar. 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 Zuliefererindustrie unverzichtbar, wenn es um die Entwicklung und Bereitstellung neuer Konzepte für die Mobilität der Zukunft geht. Im Rahmen der gemeinsamen Forschungs- und Entwicklungsarbeit verfolgen wir das Ziel, dass die Kernkompetenzen für Technologien, die für die Zukunft des Automobils insgesamt und die Einzigartigkeit unserer Marken wichtig sind, im Unternehmen bleiben.

B.36**Forschungs- und Entwicklungsleistungen****8,7 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. Wie im Geschäftsbericht 2016 angekündigt, haben wir deshalb die Forschungs- und Entwicklungsleistungen im Jahr 2017 von dem bereits sehr hohen Niveau ausgehend nochmals um 15% auf 8,7 Mrd. € erhöht. 2,8 (i. V. 2,3) Mrd. € davon wurden als Entwicklungskosten aktiviert; das entspricht einer Aktivierungsquote von 32 (i. V. 31)%. Die Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen erreichten im Berichtsjahr 1,3 (i. V. 1,3) Mrd. €. Auch gemessen am Umsatz bewegten sich die Forschungs- und Entwicklungsleistungen mit einer Quote von 5,3 (i. V. 4,9)% weiterhin 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.

B.37**Forschungs- und Entwicklungsleistungen nach Geschäftsfeldern**

	2017	2016	17/16
	in Millionen €		Veränd. in %
Daimler-Konzern	8.711	7.572	+15
davon aktiviert	2.773	2.315	+20
Mercedes-Benz Cars	6.642	5.671	+17
davon aktiviert	2.388	2.008	+19
Daimler Trucks	1.322	1.265	+5
davon aktiviert	45	57	-21
Mercedes-Benz Vans	565	442	+28
davon aktiviert	310	238	+30
Daimler Buses	194	202	-4
davon aktiviert	30	11	+173

Handlungsfreiheit und Markensicherung im Mittelpunkt der Patentarbeit

Am 29. Januar 1886 meldete Carl Benz sein »Fahrzeug mit Gasmotorenbetrieb« zum Patent an. Seither haben wir mit weit über 114.000 Patentanmeldungen das Automobil weiterentwickelt und zukunftsweisende Innovationen auf den Weg gebracht. Auch im Jahr 2017 haben wir diese Tradition fortgesetzt und nahezu 1.900 weitere neue Ideen zum Patent angemeldet – zunehmend mit Fokus auf den CASE-Technologien. Sie sind für das Unternehmen vor allem aus zwei Gründen wichtig: Einerseits sichern sie Daimler »Handlungsfreiheit« – mit dem Ziel, unsere Produkte weltweit herstellen und verkaufen zu können und nicht mit Rechten Dritter in Konflikt zu kommen. Andererseits ermöglichen sie »Exklusivität« – mit dem Ziel einer exklusiven Positionierung ausgewählter Daimler-Features auf dem Markt und einer Differenzierung zum Wettbewerb. Über die technischen Schutzrechte hinaus, die unsere Innovationen für die Mobilität der Zukunft langfristig sichern, wird die Einzigartigkeit der Produkterscheinung mit mehr als 7.800 (i. V. 9.100) eingetragenen Designs abgesichert. Der Rückgang resultiert vor allem aus der Überarbeitung unserer Schutzrechtsstrategie. Unser Portfolio von weltweit mehr als 35.800 (i. V. 32.800) Markenschutzrechten dient dem Schutz der Marke Mercedes-Benz, unserer neuen Marke EQ für die Elektromobilität sowie aller übrigen Produktmarken in den relevanten Märkten.

Bei Mercedes-Benz Cars standen die Nachfolgemodelle der Geländewagen GLS und GLE, die neue Kompaktklasse, die 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 6,6 (i. V. 5,7) Mrd. € nochmals deutlich höher als im Vorjahr. Daimler Trucks hat 1,3 Mrd. € in Forschungs- und Entwicklungsprojekte investiert. Die wichtigsten Projekte lagen hier in den Bereichen Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz, bei maßgeschneiderten Produkten und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte sowie bei Nachfolgegenerationen für bestehende Produkte. Bei Mercedes-Benz Vans standen die Aufwendungen für die Nachfolgegeneration des Sprinter, die Portfolioerweiterung in Form des Pickup X-Klasse sowie die Weiterentwicklung von Vito und V-Klasse im Vordergrund. Das Geschäftsfeld Daimler Buses hat seine Entwicklungsaktivitäten vor allem auf neue Produkte, die Erfüllung künftiger Abgasnormen sowie die weitere Verringerung des Kraftstoffverbrauchs konzentriert. Eine wichtige Rolle spielten außerdem alternative Antriebssysteme, insbesondere die Elektrifizierung. **↗B.36 ↗B.37**

Innovation, Sicherheit und Umweltschutz**Innovationen für die Zukunft der Mobilität**

Wir streben bestmöglichen Kundennutzen, hohe Sicherheitsstandards, Umweltverträglichkeit und Effizienz an. Um diese Ziele zu verbinden, setzen wir auf innovative Konzepte und eine umweltgerechte Produktentwicklung.

Dabei konzentrieren wir uns auf CASE – diese Buchstaben stehen für die vier 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.

Unser »Weg zum emissionsfreien Fahren«

Die übergeordneten Entwicklungsschwerpunkte für neue, besonders kraftstoffeffiziente und umweltschonende Antriebstechnologien in allen automobilen Geschäftsfeldern haben wir in unserer Initiative »Der Weg zum emissionsfreien Fahren« festgelegt. Wir verfolgen diesen Ansatz über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg. Dafür setzen wir an sämtlichen 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.

Unsere Antriebsstrategie zur Reduzierung der Emissionen baut auf drei Säulen: Zunächst sind hocheffiziente Verbrennungsmotoren für uns nach wie vor ein Teil der Lösung; das gilt für Benzin- wie auch Dieselmotoren. Daneben setzen wir auf weitere Plug-in-Hybride sowie auf reine Elektrofahrzeuge.

Wir gehen davon aus, dass der Verbrennungsmotor bis zum durchschlagenden Markterfolg von Elektrofahrzeugen das Rückgrat der individuellen Mobilität bleiben wird. Nicht zuletzt deshalb investieren wir nach wie vor in die Verbesserung dieser Antriebstechnologie und leisten damit einen Beitrag zur Reduzierung des Verbrauchs und der Emissionen jedes einzelnen Fahrzeugs. Gleichzeitig haben wir in allen Geschäftsfeldern eine breit angelegte Offensive zur Elektromobilität gestartet. Wir verfolgen dabei einen ganzheitlichen Ansatz. So investieren wir neben dem teil- oder vollelektrischen Antrieb auch in Schnellladenetze, in die Wasserstoff-Infrastruktur und in Softwarelösungen.

Innovative Fahrzeug- und Antriebstechnologien aus dem Hause Daimler zeigen, was wir auf diesem Weg bereits erreichen konnten. Im Folgenden illustrieren einige Beispiele unsere Ansätze für die Mobilität der Zukunft.

Größte Motorenoffensive in der Geschichte von Mercedes-Benz

Der neue Vierzylinder-Dieselmotor OM 654, der im Jahr 2016 in der neuen E-Klasse eingeführt wurde, ist das erste Mitglied der modular aufgebauten Motorenfamilie, die im 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 haben wir uns das Ziel gesetzt, unsere Palette an Diesel-Pkw in Europa bis zum Jahr 2019 mit dieser Motorengeneration auszurüsten.

Im Jahr 2017 debütierten gleich vier weitere Mitglieder der neuen Motorenfamilie: ein Reihen-Sechszylinder als Diesel- und Ottomotor, ein neuer Vierzylinder-Ottomotor sowie ein neuer Biturbo-V8. Gleichzeitig hatten richtungsweisende Technologien wie der Integrierte Starter-Generator (ISG), das 48-Volt-Bordnetz und der elektrische Zusatzverdichter (eZV) ihre Weltpremiere. Der ISG übernimmt Hybridfunktionen wie Boost oder Rekuperieren und ermöglicht so Verbrauchseinsparungen, die bisher der Hochvolt-Hybridtechnologie vorbehalten waren. Gerade auch bei den neuen S-Klasse-Modellen, die seit Mitte 2017 an unsere Kunden ausgeliefert werden, konnten wir die Kraftstoffeffizienz weiter steigern. So verbraucht der Mercedes-Benz S 350 d 4MATIC (Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 6,9–6,7/außerorts 5,0–4,8/kombiniert 5,7–5,5; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 150–145) mit dem neuen Sechszylinder-Dieselmotor trotz eines Leistungszuwachses nochmals deutlich weniger als das Vorgängermodell, und auch der Mercedes-Benz S450 4MATIC (Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 9,6–9,3/außerorts 6,0–5,6/kombiniert 7,3–7,0; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 167–159) erzielt mit dem neu entwickelten Sechszylinder-Benzinmotor M 256 hervorragende Verbrauchswerte.

Verbrauchsarme Lkw

Auch bei den Nutzfahrzeugen haben wir den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert. So konnte zum Beispiel der Durchschnittsverbrauch beim Schwer-Lkw Mercedes-Benz Actros seit dem Jahr 2011 durch die Einführung des neuen Modells nach Abgasstufe Euro VI, den vorausschauenden Tempomaten Predictive

B.38

Der Weg zur emissionsfreien Mobilität

Optimierung unserer Fahrzeuge mit modernsten Verbrennungsmotoren

Weitere Effizienzsteigerung durch Hybridisierung

Lokal emissionsfreies Fahren mit Elektrofahrzeugen mit Batterie oder Brennstoffzelle

Energiequellen für die Mobilität der Zukunft



Saubere Kraftstoffe für Verbrennungsmotoren



Energiequellen für lokal emissionsfreies Fahren

Powertrain Control (PPC) und die neueste Motoren generation sowie den zur IAA 2016 vorgestellten Actros mit dem Antriebsstrang der zweiten Generation im Vergleich zum bewährten Actros Vorgängermodell insgesamt um rund 15 % reduziert werden. Die neuen Antriebstechnologien kommen auch in den Modellen Antos und Arocs zum Einsatz. Dass Mercedes-Benz seinen Kunden besonders verbrauchsgünstige Fahrzeuge anbietet, haben bis zum Jahresende 2017 europaweit mehr als 4.000 Vergleichsfahrten gezeigt. Dabei haben Kunden in ihrem Fuhrpark Lkw von Mercedes-Benz gegen die der Hauptwettbewerber antreten lassen – mit eindeutigem Ergebnis: Über 90 % der Tests konnte Mercedes-Benz für sich entscheiden. Dabei lag der Kraftstoffverbrauch bei den Mercedes-Benz-Lkw durchschnittlich um 11 % unter dem der Konkurrenten.

Auch in Nordamerika setzen wir mit unseren Lkw Maßstäbe beim Kraftstoffverbrauch. Dort wurde im Herbst 2016 der Freightliner »New Cascadia« vorgestellt, unser Flaggschiff in Nordamerika. Die aerodynamische Form und die hochmodernen Antriebskomponenten tragen dazu bei, dass der Verbrauch gegenüber dem bereits sehr sparsamen Vorgängermodell Cascadia Evolution um bis zu 8 % niedriger ausfällt.

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. Mit der Einführung der neuesten Generation des Schwer-Lkw-Motors OM 471 im Jahr 2015 und des etwas kleineren OM 470 im Jahr 2016 sind wir klar auf diesem Weg.

Neuer FUSO Super Great setzt Maßstäbe bei Effizienz

Mit der neuesten Generationen des FUSO Flaggschiffs setzt der größte Nutzfahrzeughersteller der Welt in Japan neue Maßstäbe bei Effizienz, Sicherheit und Konnektivität. Durch eine Reihe neuer Technologien lässt sich der Kraftstoffverbrauch des Lkw um bis zu 15 % verringern. Die Powertrain-Komponenten des neuen FUSO Super Great stammen aus den aktuellen Produktplattformen und wurden geringfügig an die spezifischen Anforderungen des japanischen Marktes angepasst. Die globale Plattformstrategie von Daimler Trucks ermöglicht einheitliche Qualitätsstandards, Kostenvorteile durch Skaleneffekte und Flexibilität bei der Produktionsauslastung. Der im neuen FUSO Super Great eingesetzte 10,7 l-Motor OM470 erfüllt die japanische Abgasnorm JP17, verfügt über das HDEP (Heavy Duty Engine Platform) Fuel-Efficiency-Paket und wurde hinsichtlich Verbrauchs- und Emissionseffizienz sowie Nutzlast gegenüber dem Vorgängeraggregat weiter optimiert. Der neue Lkw wird seit Mai 2017 an unsere Kunden ausgeliefert.

Effiziente und saubere Antriebstechnologie für Busse

Im Busbereich ist Daimler bei der Abgasnachbehandlung weit fortgeschritten: Alle Baureihen der Marken Mercedes-Benz und Setra waren schon frühzeitig mit Euro-VI-Technik verfügbar. Trotz dieser deutlich aufwendigeren Abgasbehandlungssysteme konnten wir durch den Einsatz der neuen Mercedes-Benz Motoren eine weitere Verbrauchsreduzierung bei unseren ohnehin schon sparsamen Fahrzeugen realisieren. So sinkt der Verbrauch der Reisebusse, die mit dem neuen

Dieselmotor OM 471 ausgestattet sind, durch verschiedene Maßnahmen am Fahrzeug wie zum Beispiel eine verbesserte Aerodynamik nochmals deutlich – bei gleichzeitig höherer Leistungsstärke.

Auch der neue Reisebus Mercedes-Benz Tourismo ist nochmals deutlich wirtschaftlicher als sein Vorgänger: Sein Kraftstoffverbrauch sinkt vor allem durch die rundum optimierte Aerodynamik und die komplett neu gestaltete leichtere Karosserie. Mit neuen Sonderausstattungen wie dem vorausschauenden Tempomat Predictive Powertrain Control (PPC) oder dem Eco Driver Feedback (EDF) lassen sich der Kraftstoffverbrauch und damit auch die Emissionen weiter verringern.

Der Mercedes-Benz Citaro NGT mit Erdgasantrieb fährt noch leiser und sauberer als der bekannt effiziente Citaro mit hochmodernem Dieselmotor 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 nochmals effizienter. Mit Bio-Erdgas fährt er zudem nahezu CO₂-neutral. Parallel zur weiteren Optimierung des Verbrennungsmotors gehen wir mit dem batterieelektrischen Mercedes-Benz Citaro den nächsten Schritt auf dem Weg in die Zukunft. Daimler Buses beabsichtigt den Stadtbus mit vollelektrischem Antrieb Ende 2018 serienreif auf die Straße zu bringen.

Umfassende Elektrooffensive

Bereits im Jahr 2016 haben wir in allen Geschäftsfeldern eine Offensive zur Elektromobilität gestartet. Sie umfasst die neuen Plug-in-Hybride von Mercedes-Benz Cars ebenso wie die neuen elektrischen smart Modelle, den DENZA 400, den wir gemeinsam mit unserem Partner BYD für den chinesischen Markt entwickelt haben, sowie den neuen FUSO eCanter und das neue GLC Vorserienmodell mit Brennstoffzelle, den wir im September 2017 auf der IAA in Frankfurt vorgestellt haben. Teil der Offensive sind zudem neue Studien, mit denen wir einen schon sehr konkreten Ausblick auf die Elektromobilität der Zukunft geben: die Konzeptfahrzeuge Concept EQ, Concept EQA und der smart vision EQ fortwo oder der Mercedes-Benz Elektro-Lkw und der E-FUSO Vision One – beide für den schweren Verteilerverkehr.

EQ – die Marke für Elektromobilität

Mercedes-Benz hat seine Aktivitäten rund um die Elektromobilität in der Produktmarke EQ gebündelt. Der Name EQ steht für »Electric Intelligence« und leitet sich von den Mercedes-Benz Markenwerten »Emotion und Intelligenz« ab. EQ bietet ein umfassendes elektromobiles Ökosystem aus Produkten, Dienstleistungen, Technologien und Innovationen. Vorboten der neuen Marke sind die seriennahe Studie Concept EQ aus dem Jahr 2016 sowie das kompakte Concept EQA, das bei der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) im September 2017 vorgestellt wurde.

Mit der Studie Concept EQA zeigt Mercedes-Benz, wie ein EQ-Modell im Kompaktwagensegment aussehen könnte: In Kombination mit der intelligenten Betriebsstrategie von Mercedes-Benz erzielt die Studie eine Reichweite von rund 400 Kilometern. Das Concept EQA gibt einen Ausblick in die technologische

Zukunft: So lässt es sich via Wallbox aufladen und ist auch für Schnelllader vorbereitet: Dank integriertem Onboard Schnelllader soll es zukünftig möglich sein ein Elektrofahrzeug in circa zehn Minuten so weit aufzuladen, dass wieder 100 Kilometer Reichweite zur Verfügung stehen.

Bis 2022 beabsichtigt Daimler, allein im Pkw-Segment mehr als zehn reine Elektrofahrzeuge im Angebot zu haben - vom smart bis zum großen SUV. Noch in dieser Dekade startet unter der Marke EQ das erste batterieelektrische Serienmodell im SUV-Segment. Es folgt eine Modelloffensive, die sukzessive das Portfolio von Mercedes-Benz Cars mit rein elektrischen Modellen ergänzen wird. Die neue Generation von Elektrofahrzeugen wird auf einer eigens für batterieelektrische Modelle entwickelten Architektur basieren, die in jeder Hinsicht skalierbar und modellübergreifend einsetzbar ist: Radstand und Spurweite sowie alle übrigen Systemkomponenten, insbesondere die Batterien, sind dank des modularen Systembaukastens variabel.

Breite Palette an Plug-in-Hybrid-Pkw

Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge kombinieren die Vorteile des Verbrennungsmotors mit denen des Elektroantriebs. Dies hilft, den Gesamtverbrauch zu senken und die Performance zu steigern, da der Elektroantrieb den Verbrennungsmotor dort ersetzt oder unterstützt, wo dieser weniger günstig arbeitet. Schon heute haben wir mit acht Fahrzeugmodellen auf der Straße eine breite Plug-in-Hybrid-Palette im Premiumsegment. Die leistungsfähige Batterie ermöglicht bereits rein elektrisches Fahren. Die Batterie kann extern aufgeladen werden. Bei der neuen S-Klasse mit Hybridantrieb, die wir im Jahr 2018 einführen wollen, liegt die rein elektrische Reichweite bereits bei bis zu 50 km. Perspektivisch wollen wir im Bereich der Plug-in-Hybride im Zuge des technologischen Fortschritts deutlich höhere elektrische Reichweiten erreichen. Damit können unsere Kunden im Alltagsverkehr weitgehend lokal emissionsfrei unterwegs sein. Für längere Distanzen wird der Verbrennungsmotor genutzt und damit eine perfekte Langstreckentauglichkeit ermöglicht. Mit Blick auf die nächste Dekade wird der Plug-in-Hybrid aus unserer Sicht eine Erfolgstechnologie sein. Die Hybridisierung ist deshalb ein Schwerpunkt unserer Antriebsstrategie.

48-Volt-Bordnetze ermöglichen Hybirdfunktionen vom »Rekuperieren« und »Boosten« bis hin zum elektrischen Anfahren und Rangieren. Damit funktionieren diese Möglichkeiten erstmals auch ohne Hochvolt-Komponenten. Die zusätzliche Sicherheitsausrüstung, die für ein Hochvolt-Netz nötig wäre, entfällt. Auf diese Weise können wir auch für unsere Volumenmodelle nennenswerte Verbrauchsseinsparungen realisieren und unseren Kunden mehr Agilität und Komfort bieten.

E-Klasse Plug-in-Hybrid überzeugt bei Umweltaudit

Im Februar 2017 wurde für den Mercedes-Benz E 350 e mit Plug-in-Hybridtechnologie (Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert: 2,1; CO₂-Emissionen in g/km: 49; Stromverbrauch in kWh/100 km: 11,5) das TÜV-Validierungsaudit zum Umweltzertifikat erfolgreich abgeschlossen. Diese Auszeichnung basiert auf einer Öko-Bilanz. Hierbei prüft der neutrale Gutachter des TÜV Süd die Integration von Umweltaspekten in Produktdesign und -entwicklung ebenso wie die Umweltwirkungen des Pkw über den gesamten Lebenszyklus.

Der E 350 e überzeugt dabei nicht nur im Fahrbetrieb. Während seines Lebenszyklus (Materialherstellung, Produktion, Fahrbetrieb über 250.000 Kilometer berechnet mit zertifizierten Verbrauchswerten und Recycling) entstehen bei einer externen Aufladung des Hybridmodells mit dem europäischen Strom-Mix insgesamt rund 44 % weniger CO₂-Emissionen als beim Vorgängermodell mit vergleichbaren Leistungsdaten und konventioneller Motorisierung, dem E 350 CGI. Wird der Berechnung regenerativ erzeugter Strom für die externe Aufladung zugrunde gelegt, können die CO₂-Emissionen sogar um 63 % verringert werden. Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Energiebedarf. Über alle Lebensphasen werden für den E 350 e 31 beziehungsweise 48 % weniger Primärenergie verbraucht.

GLC F-CELL startet in die Vorserie

Mit den beiden Vorserienfahrzeugen des GLC F-CELL haben wir auf der IAA 2017 einen weiteren Meilenstein auf dem Weg zum emissionsfreien Fahren präsentiert. In diesem Elektromobil mit Brennstoffzelle kommt eine Lithium-Ionen-Batterie als zusätzliche Energiequelle zum Einsatz, die extern, via Plug-in-Technologie, geladen werden kann. Das intelligente Zusammenspiel zwischen Batterie und Brennstoffzelle sowie kurze Betankungszeiten sollen den GLC F-CELL künftig zu einem alltagstauglichen Fahrzeug für die Langstrecke machen. Mit 4,4 kg Wasserstoff an Bord produziert das Vorserienmodell genügend Energie für eine Reichweite von mehr als 400 km im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Für die Weltneuheit hat Daimler ein komplett neues Brennstoffzellensystem entwickelt. Gegenüber der bereits seit 2010 in Kundenhand befindlichen B-Klasse F-CELL (Kraftstoffverbrauch: 0,97 kg H₂/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km) bietet das gesamte Antriebssystem rund 40 % mehr Leistung. Das Brennstoffzellensystem ist rund 30 % kompakter als bisher, kann erstmals vollständig im Motorraum untergebracht werden und wird wie ein konventioneller Motor an den bekannten Aufhängepunkten montiert. Zudem wurde der Einsatz von Platin in der Brennstoffzelle um 90 % reduziert. So werden Ressourcen gespart und Systemkosten verringert – ohne Abstriche in der Leistungsfähigkeit.

Bis heute haben die Brennstoffzellenfahrzeuge von Mercedes-Benz, darunter auch die B-Klasse F-CELL und der Stadtbus Mercedes-Benz Citaro FuelCELL-Hybrid, insgesamt über 18 Mio. km zurückgelegt und so die Marktreife des Antriebskonzepts unter Beweis gestellt. Das Vorserienmodell des GLC F-CELL ist ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur Serienproduktion. Marktspezifische Vertriebskonzepte, darunter auch ein Mietmodell, werden derzeit evaluiert.

smart vision EQ fortwo: Carsharing für die Stadt von morgen

Die Marke smart hat bei der IAA im September 2017 den smart vision EQ fortwo präsentiert – ein Ausblick auf das Carsharing von morgen. Mit diesem Konzeptfahrzeug demonstrieren wir, wie die urbane Mobilität künftig aussehen könnte: Autonom und mit anderen Flottenfahrzeugen im Schwarm vernetzt könnte sich der smart vision EQ fortwo durch die Stadt bewegen und vorausschauend jene Orte ansteuern, an denen er als Nächstes benötigt wird. Das Elektroauto könnte über eine 30-kWh-Lithium-Ionen-Batterie verfügen, die sich selbstständig induktiv auflädt. Dazu fährt es an Hub-Stationen, die über die Stadt verteilt sind. Wenn Fahrzeuge gerade nicht genutzt werden,

dient die Carsharing-Flotte als Batteriespeicher. Durch eine bidirektionale Ladefunktion können die Fahrzeuge an den Ladestationen Energie ins Stromnetz zurückspiesen. smart übernimmt so eine wichtige Funktion bei der Gestaltung der Energiewende.

Elektrische Lkw für den schweren Verteilerverkehr

Im Juli 2016 haben wir als einer der ersten Nutzfahrzeughersteller einen vollelektrischen Mercedes-Benz Lkw für den schweren Verteilerverkehr mit den folgenden geplanten Eckdaten vorgestellt: Batterieleistung 212 kWh, Reichweite bis zu 200 km, Zuladung 12,8 t bei einem zulässigen Gesamtgewicht von 26 t.

Das Konzept für unseren Elektro-Lkw hat überzeugt. Das zeigen die vielen Anfragen unserer Kunden nach der Vorstellung unserer Lkw-Studie bei der Internationalen Automobil-Ausstellung für Nutzfahrzeuge im Oktober 2016. Im Jahr 2017 haben wir die Entwicklung, den Aufbau und den Test unserer Kunden-Innovationsflotte mit Hochdruck vorangetrieben. Im Jahr 2018 wollen wir die Praxiserprobung der Innovation Fleet des Mercedes-Benz Elektro-Lkw für den schweren Verteilerverkehr mit Kunden im Realbetrieb starten. Von der Erprobung versprechen wir uns weitere Erkenntnisse bezüglich der Logistikprozesse und der Betriebskostenbetrachtung mit Elektro-Lkw. Im Ergebnis münden die gewonnenen Erkenntnisse in neu konzipierte Geschäftsmodelle für vollelektrische Laster für den innerstädtischen, schweren Verteilerverkehr.

Der vollelektrische Lkw ist Teil einer umfassenden Elektro-Offensive von Daimler Trucks. Dazu gehört auch der leichte Elektro-Lkw FUSO eCanter, der im Juli 2017 in einer global angelegten Kleinserie in Produktion ging. Die ersten 150 Fahrzeuge sind für ausgewählte Kunden in Europa, Japan und den USA bestimmt.

Innerhalb der nächsten Jahre planen wir, über 500 Fahrzeuge an Kunden auszuliefern. Alle Erfahrungen, die wir mit der Kleinserie sammeln, fließen in die weitere Entwicklung des batteriebetriebenen Canter ein, sodass die Großserienproduktion voraussichtlich im Jahr 2019 starten kann. Der eCanter kann zur Lärmreduktion in Großstädten beitragen.

Im Rahmen der Tokyo Motor Show verkündete Daimler im Oktober 2017 die vollständige Elektrifizierung aller Lkw- und Bus-Baureihen der Marke FUSO in den nächsten Jahren. Gleichzeitig haben wir mit der Produktmarke E-FUSO als erster Lkw-Hersteller eine eigene E-Marke für Lkw und Busse eingeführt. Der E-FUSO Vision One, der in Tokyo erstmals präsentierte wurde, ist ein Konzept für einen vollelektrischen schweren Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht von rund 23 t und einer Nutzlast von etwa 11 t – nur zwei Tonnen weniger im Vergleich zur Diesel-Variante. Bei einer Batteriekapazität von 300 kWh hat der E-FUSO Vision One eine Reichweite von bis zu 350 km. Ein mögliches Einsatzfeld für den elektrischen Schwer-Lkw ist der regionale inner- und zwischenstädtische Verteilerverkehr. Wachsendes Kundeninteresse, die Entwicklung der benötigten Infrastruktur und regulatorische Bemühungen treiben die Elektrifizierung des Transportwesens an. Unter diesen Umständen ist eine Markteinführung des serienproduzierten E-FUSO Vision One innerhalb der nächsten vier Jahre in reifen Märkten wie Japan oder Europa möglich.

Daimler beabsichtigt, seinen Nutzfahrzeugkunden künftig ein umfassendes Portfolio an batterieelektrischen Fahrzeugen anzubieten, das vom Van über leichte Lkw bis hin zum schweren Verteiler-Lkw und zum elektrisch betriebenen Stadtbus reicht.

Elektrische Transporter von Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans plant, alle gewerblichen Transporter mit Elektroantrieb anzubieten. Den Anfang macht der mittelgroße eVito, der seit Ende November 2017 bestellbar ist und ab der zweiten Jahreshälfte 2018 ausgeliefert werden soll. Er ist das zweite vollelektrische Serienmodell von Mercedes-Benz Vans nach dem Vito E-Cell aus dem Jahr 2010. Mit einer installierten Batteriekapazität von 41,4 kWh wird die Reichweite des neuen eVito bis zu 150 km betragen. Selbst bei ungünstigen Rahmenbedingungen wie niedrigen Außentemperaturen und voller Beladung steht eine Reichweite von bis zu 100 km zur Verfügung. Damit bringt der Mid-Size Van beste Voraussetzungen beispielsweise für den innerstädtischen Liefer-, Gewerbe- und Personenverkehr mit. Innerhalb von rund sechs Stunden kann die Batterie vollständig aufgeladen werden. Für dynamische Fahrleistungen sorgen 84 kW und ein Drehmoment von bis zu 300 Newtonmeter. Bei der Höchstgeschwindigkeit kann der Kunde zwischen zwei Optionen wählen: Ein Maximaltempo von 80 km/h erfüllt im Stadtverkehr und in Ballungszentren alle Anforderungen, schont gleichzeitig die Energiereserven und vergrößert die Reichweite. Muss es schneller gehen, kann der Kunde eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 120 km/h anwählen. Auf den elektrischen Vito soll im Jahr 2019 der eSprinter folgen. Vervollständigt wird das Angebot durch den Citan.

Im Fokus der ganzheitlichen Elektrostrategie von Mercedes-Benz Vans steht nicht nur der elektrische Transporter, sondern ein technologisches Ökosystem, das bestmöglich auf den wirtschaftlichen Nutzen der Kunden abgestimmt ist. Dabei sorgt eine ganzheitliche Strategie für eine innovative Gesamtsystemlösung, die die gesamte Wertschöpfungskette der gewerblichen Nutzung abdeckt. Strategische Partner und ihre Branchenexpertise werden deshalb schon frühzeitig in den Entwicklungsprozess eingebunden. Ein Beispiel dafür ist die Zusammenarbeit mit dem Logistikdienstleister Hermes, die Anfang des Jahres 2018 mit einer Pilotphase in Hamburg und Stuttgart startet. Danach wollen wir das Einsatzgebiet der Elektroflotte, die in der Paketzustellung eingesetzt wird und bis zum Jahr 2020 insgesamt 1.500 elektrische Vito und Sprinter umfassen soll, auf weitere Ballungszentren ausweiten. Darüber hinaus beinhaltet die strategische Kooperation auch die gemeinsame Erarbeitung eines Konzepts für eine effiziente Ladeinfrastruktur in den Logistikzentren von Hermes und IT-Dienste zur optimalen Steuerung der Elektroflotte.

Intelligente Ladelösungen für die Elektromobilität

Bei der Elektrifizierung des Antriebsstrangs verfolgen wir einen ganzheitlichen Ansatz, der neben den Fahrzeugen ein breites Angebot rund um die Elektromobilität enthält. Das Spektrum reicht vom Angebot »grünen« Stroms über einen intelligenten Ladeservice für den Heimbereich und maßgeschneiderte Dienstleistungen bis hin zum Home-Energiespeicher, der beispielsweise mit der Photovoltaik auf dem Hausdach zusammenarbeitet.

Im März 2017 hat sich Daimler als Investor beim amerikanischen Ladelösungsanbieter ChargePoint Inc. beteiligt. Damit sichern wir uns den Zugang zu weiteren kundenorientierten Services

rund um die Elektromobilität. ChargePoint bietet Lösungen für jedes Segment des elektromobilen Ökosystems im Bereich Ladeinfrastruktur. Dazu gehören etwa Unternehmen, Einzelhandel, öffentliche Institutionen, Flottenkunden und Privathaushalte. Technologisch greift das Unternehmen in Europa auf das standardisierte Combined Charging System (CCS) zurück und ermöglicht so markenübergreifend maximale Kompatibilität für künftige Elektrofahrzeugmodelle.

Mit der Gründung des Gemeinschaftsunternehmens IONITY stellen BMW Group, Daimler, Ford Motor Company und der Volkswagen-Konzern mit Audi und Porsche die Weichen für den Aufbau des leistungsstärksten Schnellladenetzes für Elektrofahrzeuge in Europa. Ziel ist es, bis 2020 insgesamt rund 400 Schnellladestationen an europäischen Hauptverkehrsachsen zu errichten.

Unsere »Vision vom 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. Die Innovationen des Unternehmens gerade auf dem Gebiet des Insassen- und Partnerschutzes haben unzählige Menschenleben gerettet. Und auch heute setzt Daimler mit seinen Fahrzeugen Maßstäbe in puncto Sicherheit. Unsere Vision vom unfallfreien Fahren treibt uns auch weiterhin an, Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer so sicher wie möglich zu gestalten.

Teilautomatisiertes Fahren mit der modellgepflegten

S-Klasse

Mit der modellgepflegten S-Klasse hat Mercedes-Benz einen weiteren Schritt auf dem Weg zum autonomen Fahren vollzogen. So wurden unter anderem der Aktive Abstands-Assistent DISTRONIC und der Aktive Lenk-Assistent durch neue und modifizierte Funktionen erweitert. Ein weiteres Highlight der neuen S-Klasse ist die streckenbasierte Geschwindigkeitsanpassung, bei der Karten- und Navigationsdaten genutzt werden, um das Fahrverhalten einzustellen. Mit diesen und anderen intelligenten Ausstattungsmerkmalen markiert die neue Luxuslimousine einen weiteren großen Schritt hin zum autonomen Fahren. Weiterentwickelte Kamera- und Radar-systeme ermöglichen noch komfortableres automatisiertes Fahren auf allen Straßenklassen. Außerdem nutzt Mercedes-Benz Active Body Control mit ROAD SURFACE SCAN und die Kurvenneigefunktion CURVE und steigert den Fahrkomfort durch intelligente Sensorik noch weiter.

Kooperation mit Bosch

Im Berichtsjahr haben wir mit Bosch eine Entwicklungs-kooperation vereinbart. Ziel ist die gemeinsame Entwicklung von Software und Algorithmen für ein vollautomatisiertes Fahrsystem. Anfang der kommenden Dekade soll voll automatisiertes und fahrerloses Fahren im urbanen Umfeld auf die Straße gebracht werden. Das Projekt vereint die Gesamtfahrzeugkompetenz von Daimler mit der System- und Hardwarekompetenz des weltgrößten Automobilzulieferers. Die so entstehenden Synergien zielen auf eine möglichst frühe und abgesicherte Serieneinführung der Technologie ab.

Mit dem voll automatisierten, fahrerlosen Fahren im urbanen Umfeld wollen Bosch und Daimler den Verkehrsfluss in Städten verbessern, die Sicherheit auf der Straße erhöhen und einen wichtigen Baustein für den Verkehr der Zukunft liefern. Die Technologie steigert unter anderem die Attraktivität von Car-Sharing. Sie ermöglicht es Menschen, die Zeit im Fahrzeug bestmöglich zu nutzen, und eröffnet zum Beispiel auch Personen ohne Führerschein neue Möglichkeiten, mobil zu sein. Kernziel ist die serienreife Entwicklung eines Systems, mit dem Autos in der Stadt vollautomatisiert fahren können. Die Idee dahinter: Das Fahrzeug kommt zum Fahrer, nicht der Fahrer zum Fahrzeug. Innerhalb eines festgelegten Stadtgebiets können sich Nutzer per Smartphone ein Car-Sharing-Auto oder ein Robotertaxi ordern, das fahrerlos zu ihnen kommt.

Crashtest im Röntgenblick

Mit Ultrakurzzeit-Röntgenstandbildern testet die Mercedes-Benz Fahrzeugsicherheit gemeinsam mit verschiedenen Partnern aus der Forschung und der Wirtschaft definierte Bereiche der Karosserie und des automobilen Innenlebens während eines Crashtests. Die Bilder können anschließend mit computergestützten Simulationsmodellen zusammengeführt werden. Auf diese Weise wird die Prognosequalität von Crashsimulationen erhöht. Neben der Analyse der Verformung von Karosserie und Bauten geht es auch um die Entwicklung alternativer Rückhaltekonzepte. Hier sind interdisziplinäre Teams aktiv, um die Herausforderungen neuer Mobilität, beispielsweise der passiven Sicherheit des hochautomatisierten Fahrens, zu meistern.

Active Brake Assist 4

Unfälle möglichst vermeiden und schwächere Verkehrsteilnehmer schützen, das ermöglicht der erste aktive Notbremsassistent mit Fußgängererkennung für Mercedes-Benz Lkw und ab dem Jahr 2018 auch für Reisebusse von Mercedes-Benz und Setra. Der neue Active Brake Assist 4 (ABA 4) mit Fußgängererkennung warnt den Fahrer optisch und akustisch vor einer Kollision mit Fußgängern und leitet gleichzeitig automatisch eine Teilbremsung ein.

Technisch basiert der Active Brake Assist 4 mit Fußgängererkennung auf einer neuen Generation der Radartechnologie, die auch in den aktuellen Pkw von Mercedes-Benz verwendet wird. Es handelt sich um ein elektronisch scannendes Multi-Mode-Radar, das sich aus einem Fernbereichs- und einem Nahbereichsradar zusammensetzt. Das Fernbereichsradar erfasst mehrspurige Fahrzeuge und stationäre Hindernisse in bis zu 250 Metern Entfernung in direkter Linie vor dem Reisebus. Einspurige Fahrzeuge wie Fahrräder werden in einer Entfernung von bis zu 160 Metern, Fußgänger innerhalb von bis zu 80 Metern erkannt. Das Nahbereichsradar hat eine Reichweite von maximal 70 Metern und kann sogar Fußgänger und Fahrzeuge seitlich vor dem Reisebus erkennen.

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 Energieleitlinien 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.

Bereits in den ersten Phasen der Entwicklung entscheidet sich weitgehend, welche ökologischen Lasten ein Fahrzeug verursacht. Je früher die umweltgerechte Produktentwicklung (Design for Environment, DfE) in den Entwicklungsprozess integriert ist, desto effizienter können die Umweltauswirkungen minimiert werden.  S. 218 ff.

CO₂-Emissionen bei Pkw: 125 g/km

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 halten – trotz einer Absatzverschiebung in Richtung obere Mittelklasse und Oberklasse. Im Jahr 2017 war ein Anstieg auf 125 g/km zu verzeichnen. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass sich der Anteil höherwertige ausgestatteter Fahrzeuge am Absatz in der EU weiter erhöht hat. Vertiefende Informationen hierzu finden im Kapitel »Nichtfinanzieller Bericht« dieses Geschäftsberichts.  S. 218 ff.

Zukunftsplan für Dieselfahrzeuge

Wir sind davon überzeugt, dass der Diesel nicht zuletzt wegen seiner niedrigen CO₂-Emissionen auch künftig ein fester Bestandteil im Antriebs-Mix sein wird. Die öffentliche Debatte um den Dieselmotor sorgt aber zunehmend für Verunsicherung bei den Kunden. Deshalb hat der Daimler-Vorstand im Juli 2017 einen Zukunftsplan für Dieselantriebe verabschiedet.

Dieser Plan umfasst eine Ausweitung der bereits laufenden freiwilligen Servicemaßnahmen bei Fahrzeugen in Kundenhand sowie eine schnelle Markteinführung der komplett neu entwickelten Dieselmotorenfamilie. Bereits seit März bietet Mercedes-Benz seinen Kunden bei Fahrzeugen der Kompaktklasse eine Verbesserung des NOx-Emissionsverhaltens für eine Motorvariante an. Um auch das Emissionsverhalten weiterer Baureihen wirkungsvoll zu verbessern, hat der Vorstand der Daimler AG im Juli die Ausweitung der Servicemaßnahmen auf über drei Millionen Mercedes-Benz Fahrzeuge beschlossen. Die Maßnahmen werden bei einem Großteil der EU5- und EU6-Fahrzeuge in Europa und weiteren Märkten in enger Zusammenarbeit mit den Zulassungsbehörden durchgeführt. Daimler wendet hierfür einen Betrag von rund 285 Mio. € auf. Die

Servicemaßnahme wird für die Kunden kostenfrei durchgeführt. Auch für Kunden der V-Klasse führt das Unternehmen eine entsprechende freiwillige Servicemaßnahme durch. Im August 2017 wurde dieses Paket anlässlich eines Spittentreffens von Politik und Automobilindustrie um zusätzliche Maßnahmen erweitert. Vertiefende Informationen hierzu finden Sie im Kapitel »Nichtfinanzieller Bericht«.  S. 218 ff.

Ressourcenschonung: durchgehend hohe

Recyclingfähigkeit

Um die Umweltverträglichkeit unserer Fahrzeuge zu erhöhen, arbeiten wir kontinuierlich an der Verringerung des Ressourcenverbrauchs über den gesamten Lebenszyklus hinweg.

Während der Entwicklung eines Fahrzeugs erstellen wir für jedes Fahrzeugmodell ein Recyclingkonzept, in dem alle Bauenteile und Werkstoffe auf ihre Eignung für die verschiedenen Stufen des Recyclingprozesses hin analysiert werden. Dadurch sind alle Mercedes-Benz Pkw-Modelle zu 85 % stofflich recyclingfähig und zu 95 % verwertbar.

Schwerpunkte unseres Engagements im Recyclingbereich sind dabei:

- der Wiederverkauf geprüfter und zertifizierter Gebrauchteile durch das Mercedes-Benz Gebrauchteile Center (GTC),
- die Aufarbeitung sogenannter Tauschteile (Remanufacturing),
- das Werkstattentsorgungssystem MeRSy (Mercedes-Benz Recycling System).

Umweltschutz in der Produktion

Unser Engagement für die Umwelt ist integraler Bestandteil unserer auf langfristige Wertsteigerung ausgelegten Unternehmensstrategie. Vor diesem Hintergrund haben wir an unseren Produktionsstandorten Umweltmanagementsysteme mit dem Ziel etabliert, effiziente und qualitätsgerechte Leistung umweltschonend, sicher und rechtskonform zu erbringen. Des Weiteren werden Umweltrisikobewertungen an allen mehrheitlich im Besitz des Konzerns befindlichen Produktionsstandorten durchgeführt. Ein hohes Niveau der Luftreinhaltung, des Klimaschutzes und des Ressourcenschutzes (Wassernutzung, Abfallwirtschaft, Bodenschutz) ist erreicht und wird durch Daimler-Konzernstandards sichergestellt. Mit den vom Vorstand verabschiedeten Umwelt- und Energieleitlinien definiert Daimler seine Umwelt- und Energiepolitik und bekennt sich darin auch zu einem integrierten Umweltschutz. Dieser setzt an den Ursachen für Umweltbeeinträchtigungen an und berücksichtigt die Auswirkungen der Produktionsprozesse und Produkte auf die Umwelt bereits im Planungs- beziehungsweise Entwicklungsprozess. Vertiefende Informationen hierzu finden Sie im Kapitel »Nichtfinanzieller Bericht«.  S. 218 ff.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Personalstand leicht gestiegen

Zum 31. Dezember 2017 waren im Daimler-Konzern insgesamt 289.321 (i. V. 282.488) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Wie im Geschäftsbericht 2016 prognostiziert, ist die Zahl der Beschäftigten leicht gestiegen (+2%). Maßgeblich für das Wachstum war die konzernweit gute Geschäftslage. Der Personalstand hat sich im Jahr 2017 in allen Geschäftsfeldern erhöht. ↗**B.40**

In Deutschland hat sich der Personalstand auf 172.089 (i. V. 170.034) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhöht. Während die Belegschaft in den USA im Jahr 2017 auf 23.513 (i. V. 21.857) gewachsen ist, blieb die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Brasilien mit 9.800 (i. V. 9.782) und in Japan mit 10.016 (i. V. 10.535) auf Vorjahresniveau. ↗**B.39** Die Belegschaft unserer konsolidierten Tochtergesellschaften in China lag am Jahresende bei 4.099 (i. V. 3.696). In der Daimler AG waren zum Ende des Berichtsjahrs 148.953 (i. V. 148.704) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Weltweit haben wir interne Dienstleistungen, wie beispielsweise Finanzprozesse, Human Resources (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 2017 rund 10.000 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 2017 waren das rund 19.900 Beschäftigte (i. V. 19.500).

Personalstrategie

Kernelemente unserer Personalstrategie sind, unsere Attraktivität als Arbeitgeber weiter zu steigern und die Wettbewerbsfähigkeit unserer Belegschaft zu sichern. Unsere Führungskräfte sollen ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Höchstleistungen motivieren. Deshalb ist es für uns entscheidend, exzellente Führungskompetenzen im Management zu verankern und unsere Führungskultur weiterzuentwickeln. Zusätzlich wollen wir unsere soziale Verantwortung wahrnehmen und in unserem globalen Unternehmen Vielfältigkeit leben.

Hohe Attraktivität als Arbeitgeber

Unsere Aktivitäten und Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität zielen darauf ab, im Wettbewerb um fähige Talente ausreichend Fach- und Führungskräfte mit entsprechender Qualifikation für unser Unternehmen zu gewinnen und sie an das Unternehmen zu binden. Kernziele sind dabei, eine attraktive und faire Vergütung sicherzustellen und für eine Arbeitskultur zu sorgen, die die Leistungsfähigkeit, Motivation und Zufriedenheit unserer Mitarbeiter und Führungskräfte fördert. Die heutigen Lebens- und Arbeitsbedingungen erfordern eine flexible Gestaltung der Arbeitszeit nach individuellen Bedürfnissen. Unser Ansatz lautet deshalb: Leistung fordern und fördern, nicht Anwesenheit. So stärken wir die Leistungsfähigkeit unserer Beschäftigten gerade im Hinblick auf die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben.

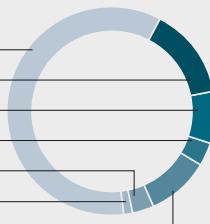
B.39

Mitarbeiter am 31.12. 2017

nach Regionen

Deutschland	59,5 %
Europa, ohne Deutschland	14,3 %
USA	8,1 %
Brasilien	3,4 %
Japan	3,5 %
China*	1,4 %
Sonstige	9,8 %

* ohne nicht konsolidierte Beteiligungsgesellschaften



B.40

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

	2017	2016	17/16
Beschäftigte (31.12.)			Veränd. in %
Daimler-Konzern	289.321	282.488	+2
Mercedes-Benz Cars	142.666	139.947	+2
Daimler Trucks	79.483	78.642	+1
Mercedes-Benz Vans	25.255	24.029	+5
Daimler Buses	18.292	17.899	+2
Daimler Financial Services	13.012	12.062	+8
Konzernübergreifende Funktionen & Services	10.613	9.909	+7

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 als 289.000 Menschen aus über 160 Nationen bilden bei Daimler eine lebendige Mischung aus Kulturen und Lebensweisen. Unseren Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen im Konzern wollen wir bis zum Jahr 2020 auf 20 % erhöhen. Er ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und lag Ende 2017 bei 17,6 % (i. V. 16,7 %). Die gezielte Förderung von Frauen unterstützen wir unter anderem durch Mentoring, spezielle Veranstaltungen und Qualifizierung sowie Mitarbeiterinnennetzwerke.

Um die Vorgaben des Gesetzes zur gleichberechtigten Teilnahme 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. 203 ff.](#) 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. 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 Direkteintritt oder unser internationales Trainee-Programm CAReer attraktive Möglichkeiten zur Verfügung, in unserem Unternehmen durchzustarten.

Ende 2017 beschäftigten wir konzernweit 8.097 Auszubildende (i. V. 7.960), davon 4.409 (i. V. 4.824) bei der Daimler AG. Im Berichtsjahr haben bei der Daimler AG 1.278 (i. V. 1.662) junge Menschen eine Ausbildung aufgenommen, und 1.197 (i. V. 1.448) wurden aus der Ausbildung übernommen.

Mitarbeiterqualifizierung

Unsere Beschäftigten erhalten während ihres gesamten Berufslebens Qualifizierungs- und Weiterentwicklungsmöglichkeiten, die die Leistungs- und Innovationsfähigkeit der Belegschaft dauerhaft unterstützen. Für die betriebliche Qualifizierung kommen dabei unterschiedliche Maßnahmen in Betracht, wie beispielsweise arbeitsplatznahe Lernen, eLearnings, Seminare, Workshops, der Besuch von Fachtagungen oder berufsbegleitende Studienförderprogramme.

Gesundheitsmanagement und Sicherheit am Arbeitsplatz

Gesunde und motivierte Beschäftigte sind wichtig für unsere Wettbewerbsfähigkeit. Deswegen fördern wir die Sicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einer Vielzahl an Angeboten: adäquaten Schutzmaßnahmen, Ergonomie, medizinischer Betreuung, Ernährungsberatung, individuellen Bewegungsangeboten und vielem mehr. Für die Sicherheit bei der Arbeit und die Gesundheitsförderung gibt es bei Daimler einen eigenen Bereich, Health & Safety. Dort werden die verschiedenen Handlungsfelder wie Arbeitsschutz, Arbeitsmedizin oder gesundheitliche Förderung abgestimmt, koordiniert und kontrolliert.

Weitere Informationen zu Arbeitnehmerbelangen finden Sie im Nichtfinanziellen Bericht auf den [S. 222 ff.](#)

Gesellschaftliche Verantwortung

Ziele unseres gesellschaftlichen Engagements

Als global agierender Konzern ist es uns Anliegen und Verpflichtung zugleich, die soziale und gesellschaftliche Entwicklung überall auf der Welt mit voranzubringen. Denn unternehmerischer Erfolg ist für uns untrennbar mit gesellschaftlicher Verantwortung verbunden. Wir wollen als Unternehmen unseren Teil zur Entwicklung der Gesellschaft beisteuern und wirkungsorientiert gestalten, helfen und fördern, sodass wir erkennbare Nutzen stiften.

Im Jahr 2017 haben wir mehr als 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.

DaimlerWeCare

Von großer Bedeutung ist für uns, dass sich auch unsere Standorte sowie unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit den Aktivitäten identifizieren können. Wir unterstützen deshalb das Engagement unserer Beschäftigten für das Gemeinwohl und beteiligen uns an der Gestaltung des gesellschaftlichen Umfelds unserer Standorte. Dabei konzentrieren wir uns inhaltlich zum einen auf Handlungsfelder, die sich aus unserer Rolle als »guter Nachbar« ergeben. Zum anderen engagieren wir uns für Projekte, in die wir unser spezifisches Wissen und unsere Kernkompetenzen als Automobilhersteller einbringen können.

Zudem initiieren wir weltweit vielfältige Hilfsprojekte. So stärken wir das Gemeinwesen, fördern Bildung, Wissenschaft, Kunst und Kultur sowie den Naturschutz und unterstützen Initiativen für mehr Verkehrssicherheit. [A.B.41](#) Diese Themen spiegeln sich in verschiedenen Projekten unter unserer Dachmarke DaimlerWeCare wider. Diese basiert auf den drei Säulen »Für unsere Mitarbeiter«, »Für unsere Standorte« und »Weltweit«.

Für unsere Mitarbeiter

Seit 2006 engagiert sich Daimler Financial Services mit dem »Day of Caring« für gemeinnützige Projekte in unmittelbarer Nachbarschaft. Unter dem Motto »Hilfe einsetzen, wo sie gebraucht wird« haben auch im Jahr 2017 wieder Tausende von Mitarbeitern weltweit die Ärmel hochgekrempelt und den Bürosessel gegen Pinsel, Hammer oder Harke eingetauscht. Unterstützt wurden die verschiedensten gemeinnützigen Einrichtungen und Initiativen – vom Krankenhaus über Kindergärten bis hin zu SOS-Kinderdörfern.

Ein weiteres Beispiel für das Engagement unserer Mitarbeiter ist die Initiative ProCent. Dabei spenden Daimler-Beschäftigte den Cent-Betrag ihres Nettoeinkommens freiwillig für gemeinnützige Projekte. Jeder Spendent wird vom Unternehmen verdoppelt. So kamen im Jahr 2017 mehr als 800.000 € zusammen. Nutznießer von ProCent war beispielsweise der ehrenamtlich tätige Spitalverein Offenburg e. V.: Mit einer Spende von rund 10.000 € unterstützte ProCent den Bau eines neuen, 250 qm großen Spielplatzes für die kleinen Patienten des Ortenau Klinikums Offenburg-Gengenbach.

Für unsere Standorte

An unseren Standorten fördern wir verschiedene Initiativen, die vor Ort die gesellschaftliche Entwicklung stärken. In Deutschland ist zum Beispiel die Eingliederung von Flüchtlingen ein großes Thema. Neben der beruflichen Integration, die wir mit unseren Brückenpraktika unterstützen, fördern wir auch die soziale Integration geflüchteter Menschen. Ein wesentlicher Aspekt dabei ist, den Zugang zu Bildung zu verbessern. Hierzu tragen Angebote wie die unserer WissensCommunity Genius ebenso bei wie die Daimler-Kinderuni in Sindelfingen.

Wir wollen dazu beitragen, die Vielfalt natürlicher Lebensräume auch für künftige Generationen zu bewahren. Deshalb unterstützen wir seit vielen Jahren standortnahe Projekte und Initiativen von Umweltorganisationen in aller Welt. Ein Hilfsprojekt in Kooperation mit dem Global Nature Fund dient dem Erhalt der stark dezimierten Mangrovenwälder in Asien. Über Umwelt- und Fördermaßnahmen wird die ansässige Bevölkerung, unter anderem in der Nähe unseres Produktionsstandorts Chennai in Südindien, intensiv in die Umsetzung des Projekts eingebunden. Gemeinsam mit den Partnerorganisationen vor Ort sollen geschädigte Mangrovenwälder renaturiert und geschützt werden.

Weltweit

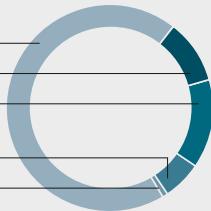
Ein weiteres Umweltprojekt in Kooperation mit dem Global Nature Fund, das von Daimler gefördert wird, ist EcoKarst. Ziel des Projekts ist es, einen Beitrag zum Schutz und zur nachhaltigen wirtschaftlichen Entwicklung von sieben geschützten Karstgebieten der Donauregion zu leisten. Es gilt, die richtige Balance zwischen der Erhaltung und Stärkung der Ökosysteme und deren nachhaltiger Nutzung zu finden.

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 nützliches Wissen und schulen einheimische Kleinbauern. So können sie eigenständig Pflanzen wie Tamarinde oder Maracuja anbauen, die ohne zusätzliche Bewässerung auskommen.

B.41

Spenden und Sponsoring im Jahr 2017

Soziales und Gemeinwesen	69 %
Kunst und Kultur	10 %
Bildung	14 %
Wissenschaft/Technologie/Umwelt	6 %
Politischer Dialog	1 %



Stiftungsförderung

In Bereichen wie Sport, Wissenschaft und Forschung bündeln wir unsere Aktivitäten in Stiftungen. So fördern wir mit der Daimler und Benz Stiftung die interdisziplinäre Forschung zur Klärung der Wechselbeziehungen zwischen Mensch, Umwelt und Technik. Auch über den Daimler-Fonds im Stifterverband unterstützen wir interdisziplinäre Forschungsprojekte. So hat sich der Fonds bereits an verschiedenen Stiftungsprofessuren beteiligt, wie beispielsweise der Stiftungsprofessur für Elektrifizierte Nutzfahrzeugantriebe der Hochschule Esslingen, der Stiftungsjuniorprofessur »Informationsfusion und Tracking Fahrerassistenzsysteme« der Hochschule Ulm und der Stiftungsjuniorprofessur »Digitale Transformation« der Freien Universität Berlin.

Die Laureus Sport for Good Stiftung will sozial benachteiligten oder kranken Kindern und Jugendlichen neue Hoffnung geben, ihr Leben durch Sport nachhaltig zu beeinflussen. Zahlreiche junge Menschen weltweit haben bereits an Laureus-Sportprojekten teilgenommen und dabei zum ersten Mal ihre eigene Stärke und ihr Potenzial entdeckt. Mit Spenden aus der Laureus Sport for Good Stiftung wurde zum Beispiel das Projekt Indigo Youth Movement in Südafrika gefördert. In der Nähe von Durban entstand ein Camp, in dem den jugendlichen Dorfbewohnern das Skateboard-Fahren nähergebracht wird. Die Gemeinschaft bietet ihnen ein geschütztes Umfeld, wo sie ein stärkeres Selbstbewusstsein und Orientierung für ein besseres Leben erlangen können.

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

Weitere Informationen zu Sozialbelangen finden Sie im Kapitel »Nichtfinanzialer Bericht«. S. 227 ff.

Integrität, Compliance und Recht

Integrität, Compliance und Recht sind für Daimler mehr als abstrakte Begriffe – sie gehören untrennbar zu unserem Geschäftsalltag. Denn dauerhaften Erfolg kann nur haben, wer verantwortungsvoll handelt. Dazu gehört für uns nicht nur, Gesetze einzuhalten, sondern auch, das eigene Handeln an gemeinsamen Werten auszurichten.

Organisatorische Verankerung auf höchster Ebene

Aufgrund ihres strategischen Stellenwerts haben wir die Themen Integrität, Compliance und Recht in einem Vorstandressort gebündelt. Das Ressort unterstützt die Unternehmensbereiche bei der nachhaltigen Verankerung dieser Themen. Wir betrachten Integrität und Compliance als feste Bestandteile unserer Unternehmenskultur, die zum langfristigen Erfolg unseres Unternehmens beitragen. Schon heute gehören sie selbstverständlich zu unserem Geschäftsalltag. Die Grundlage dafür ist unsere Richtlinie für integres Verhalten. Sie legt die Leitlinien unseres täglichen Handelns fest, bietet unseren Beschäftigten Orientierung und unterstützt sie dabei, auch in schwierigen Geschäftssituationen richtige Entscheidungen zu treffen. Ergänzt wird sie durch weitere interne Grundsätze und Richtlinien.

Kultur der Integrität

Integrität ist einer der vier Unternehmenswerte, die das Fundament unserer Geschäftsaktivitäten bilden. Integrität bedeutet für uns, nach ethischen Grundsätzen zu handeln. Dazu gehört auch, dass wir den Anspruch haben, geltende Gesetze, interne Regelungen und freiwillige Selbstverpflichtungen einzuhalten. Die Grundsätze unserer Integritätskultur sollen von allen Mitarbeitern wie auch von unseren Geschäftspartnern getragen und aus Überzeugung gelebt werden. Unser Ziel ist es, Integrität dauerhaft in unserer Unternehmenskultur zu verankern.

Organisation des Integritätsmanagements

Die Integritätskultur im Unternehmen langfristig zu fördern ist Aufgabe des Bereichs Integrity Management. Die Experten für Change Management, Corporate Responsibility Management, Training, Beratung und Kommunikation entwickeln innovative und mitarbeiterorientierte Ansätze, die eine Kultur der Integrität im Unternehmen fördern, und unterstützen die Multiplikatoren in der Daimler-Organisation bei Integritätsaktivitäten. Ziel des Bereichs ist es, mit einem gemeinsamen Integritätsverständnis dazu beizutragen, Risiken zu reduzieren und einen Beitrag zum nachhaltigen Erfolg des Unternehmens zu leisten. Die Leitung des Integrity Managements berichtet direkt an den Vorstand für Integrität und Recht.

Unsere Richtlinie für integres Verhalten ist die Basis für unser Handeln. Sie ist ein zentrales Ergebnis der seit 2011 geführten Mitarbeiterdialoge, basiert auf einem gemeinsam mit

unseren Beschäftigten erarbeiteten Werteverständnis und legt die Grundsätze für unser Verhalten im Geschäftsalltag fest. Dazu gehören auf der Basis der Achtung von Recht und Gesetz etwa Fairness, Verantwortung, gegenseitiger Respekt, Transparenz und Offenheit. Die Richtlinie gilt für alle Beschäftigten der Daimler AG und des Konzerns 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. daimler.com/nachhaltigkeit/integrität/ueberblick.html

Anforderungen an unsere Führungskräfte

In unserer Richtlinie für integres Verhalten sind auch Anforderungen an unsere Führungskräfte formuliert. Von ihnen 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, enthält das neue webbasierte Integrity@Work-Trainingsprogramm ein für alle Führungskräfte verpflichtendes Management-Modul, in dem ein gemeinsames Verständnis der Rolle unserer Führungskräfte in Bezug auf Integrität, Compliance und Recht vermittelt wird. Zudem enthalten ausgewählte Seminare zur Qualifizierung neuer Führungskräfte sowie zur Weiterqualifizierung von leitenden Führungskräften Module zum Thema Integrität.

Integritäts- und Compliance-Anforderungen zählen zu den wichtigen Kriterien bei der Zielerreichung unserer Führungskräfte. Sie sind zudem Bestandteil der Zielvereinbarungen für die Vorstandsvorgütung.  S. 138

Zentrale Anlauf- und Beratungsstelle

Der »Infopunkt Integrität« steht unseren Mitarbeitern weltweit als zentrale Anlauf- und Beratungsstelle zur Verfügung. Das Team vom Infopunkt gibt Rat, hilft bei Integritätsanliegen im Geschäftsalltag oder vermittelt, wenn nötig, den richtigen Ansprechpartner. Den Mitarbeitern steht zudem ein weltweites Netzwerk lokaler Compliance- und Rechts-Ansprechpartner zur Verfügung.

Kommunikationsmaßnahmen

Damit integres Handeln langfristig im Unternehmensalltag verankert bleibt, pflegen wir einen kontinuierlichen und offenen Dialog mit unseren Mitarbeitern. Wir kommunizieren Integritäts-themen regelmäßig in unseren internen Medien und stellen unseren Unternehmensbereichen vielfältige Materialien bereit – seit diesem Berichtsjahr erstmals auch eine App mit Informationen rund um Integrität, Compliance und Recht. Besonderen Wert legen wir auf den persönlichen Austausch. Aus diesem Grund führen wir regelmäßig individuell zugeschnittene Dialogveranstaltungen mit Mitarbeitern aller Hierarchiestufen und externen Stakeholdern durch – in Deutschland ebenso wie in ausländischen Märkten.

Im Rahmen verschiedener Veranstaltungen geben wir Denkanstöße, beleuchten Integrität aus unterschiedlichen Blickwinkeln und sensibilisieren für die Bedeutung integrer Entscheidungen. Zum Beispiel können Mitarbeiter in Geschäftssimulationen mittels eines Perspektivenwechsels die Bedeutung von Integrität im Geschäftsalltag erleben und diskutieren. Einen Schwerpunkt unserer Arbeit im Jahr 2017 bildeten Veranstaltungen zum Thema Integrität in technischen Bereichen. Mit einem Netz von Integritäts-Ansprechpartnern unterstützen wir die Geschäftsbereiche zudem dabei, gezielt auf spezifische Themenschwerpunkte einzugehen. Führungskräften, die Integrität und den Umgang mit Dilemmasituationen in ihrem Bereich vertiefen möchten, ermöglichen wir dies mit zielgruppenspezifischen Materialien.

Compliance und rechtliche Verantwortung

Compliance ist ein unverzichtbarer Teil unserer Integritätskultur und bedeutet für uns, sich an Gesetze und Regeln zu halten. Unser Ziel ist es, dass weltweit alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Aufgaben stets im Einklang mit den gültigen Gesetzen, Regeln, freiwilligen Selbstverpflichtungen und unseren Grundwerten erfüllen können. Dies haben wir in unserer Richtlinie für integres Verhalten verbindlich festgeschrieben. Schwerpunktziele unserer Compliance-Aktivitäten sind die Einhaltung aller geltenden Antikorruptionsvorschriften, die Wahrung und Förderung des fairen Wettbewerbs, die Übereinstimmung mit gesetzlichen und regulatorischen Vorgaben bei der Produktentwicklung, die Achtung und Wahrung der Menschenrechte, die Beachtung der Datenschutzgesetze und unserer Datenschutz-Policy, die Einhaltung von Sanktionsvorgaben und die Prävention von Geldwäsche. Um rechtliche und wirtschaftliche Risiken zu minimieren, werden dabei weltweit alle Konzernbereiche bei ihren Geschäften, Prozessen und Services von unserer Rechts- und unserer Compliance-Abteilung beraten und begleitet.

Grundlage bildet unser Compliance Management System (CMS)

Ziel des Compliance Management Systems (CMS) ist es, Daimler und seine Mitarbeiter vor unangemessenem sowie rechtswidrigem Verhalten zu schützen. Entsprechende Maßnahmen werden von Group Compliance und der Rechtsabteilung festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen in angemessener Weise Rechnung tragen. Unser CMS umfasst grundlegende Prinzipien und Maßnahmen mit dem Ziel regelkonformen Verhaltens im Unternehmen. Es orientiert sich an nationalen und

internationalen Standards und findet weltweit in allen Bereichen und Mehrheitsbeteiligungen der Daimler AG Anwendung. Von großer Bedeutung ist auch die systematische Minimierung von Compliance-Risiken. Alljährlich analysieren und evaluieren wir alle unsere Geschäftseinheiten in Bezug auf derartige Risiken. Basis für die Analyse sind zentral zusammengeführte Informationen zu allen Geschäftseinheiten, die je nach Risikoeinschätzung um weitere, individuell erhobene Details ergänzt werden. Die Ergebnisse der Analyse dienen als Grundlage unserer Risikosteuerung.

Ausführliche Informationen zum Daimler Compliance Management System finden Sie im Kapitel »Nichtfinanzialer Bericht«.

☞ S. 229 ff.

Um eine unabhängige externe Bewertung unseres Antitrust-Compliance-Programms zu erhalten, haben wir 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.

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 auf einen stabilen und profitablen Wachstumspfad geführt, auf dem wir gerade auch im zurückliegenden Jahr große Fortschritte gemacht haben. Wir werden den eingeschlagenen Kurs fortsetzen, um dauerhaft wettbewerbsfähig und nachhaltig profitabel zu bleiben. Vor diesem Hintergrund wollen wir den grundlegenden Transformationsprozess der Automobilindustrie von der Spur weg mitgestalten.

Dabei setzen wir auf vier strategische Handlungsfelder, die eng miteinander verbunden sind:

1. CORE (globales Kerngeschäft stärken)
2. CASE (in neuen Zukunftsfeldern führen)
3. CULTURE (Unternehmenskultur anpassen)
4. COMPANY (divisionale Struktur stärken)

Wir bauen unser Kerngeschäft weiter aus, um auf dieser Basis eine führende Rolle in den neuen CASE-Feldern zu übernehmen. CORE und CASE sind untrennbar miteinander verbunden und bedingen sich gegenseitig. Dazu brauchen wir eine Unternehmenskultur, die beide Felder stärkt und fördert. Um die Markt- und Kundenorientierung zu erhöhen und Kooperationen zu erleichtern, prüfen wir, ob wir unsere Geschäftsfelder noch eigenständiger aufstellen.

Auch im Jahr 2017 konnten wir unser Kerngeschäft weiter stärken: Umsatz, Absatz und auch das EBIT des Daimler-Konzerns sind jeweils deutlich gestiegen. Die von uns zu Jahresbeginn angekündigten Wachstumsziele wurden teilweise sogar übertroffen.

Im Berichtsjahr haben wir den Absatz auf insgesamt 3,3 (i.V. 3,0) Mio. Pkw und Nutzfahrzeuge gesteigert. Dabei konnten wir unsere Marktposition im Kerngeschäft weltweit ausbauen. Dank zahlreicher neuer und erfolgreicher Produkte erzielten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans erneut Absatzrekorde. Wie beständig unser Wachstumskurs ist, zeigt die Tatsache, dass der Dezember 2017 für Mercedes-Benz Cars bei den Verkäufen an Endkunden der 58. Rekordmonat in Folge war. Auch die Geschäftsfelder Daimler Trucks und Daimler Buses konnten den Absatz deutlich steigern. Und vor allem aufgrund der positiven Entwicklung des Automobilgeschäfts und eines weiter steigenden Anteils der von Daimler verleasten oder finanzierten Fahrzeuge ist das Geschäftsfeld Daimler Financial

Services im Berichtsjahr ebenfalls weiter gewachsen. Auch der Umsatz des Konzerns legte deutlich zu: um 7 % auf 164,3 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte lag der Zuwachs sogar bei 8 %.

Das operative Ergebnis (EBIT) des Daimler-Konzerns lag mit 14,7 Mrd. € deutlich über dem Vorjahresniveau (12,9 Mrd. €). Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und Daimler Financial Services konnten das EBIT jeweils deutlich steigern, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses haben das hohe Vorjahresniveau behauptet. Im Automobilgeschäft insgesamt haben wir mit einer Umsatzrendite von 9 % den angestrebten Zielwert erreicht. Bei Daimler Financial Services hat die Eigenkapitalrendite mit 17,6 % das angestrebte Niveau von 17 % übertroffen.

Mit der günstigen Ergebnisentwicklung einhergehend haben wir das eingesetzte Kapital erneut sehr gut verzinst. Der Return on Net Assets lag bei 22,9 (i. V. 19,1)%; damit haben wir unseren Mindestverzinsungsanspruch für das eingesetzte Kapital von 8 % erneut sehr deutlich übertroffen. Dies zeigt sich auch im Value Added, der mit 7,2 (i. V. 5,2) Mrd. € deutlich höher als im Vorjahr war.

Aufgrund des weiterhin hohen Ergebnisniveaus sind unsere finanzwirtschaftlichen Kennziffern sehr solide: Dies bestätigten auch die Ratingagenturen in ihren Veröffentlichungen im Laufe des Jahres. Anfang Februar 2017 hat Moody's das Langfristrating der Daimler AG von A3 auf A2 und das Kurzfristrating von P-2 auf P-1 angehoben. Auch die kanadische Ratingagentur DBRS hat das Langfristrating im November 2017 von A (low) auf A aufgewertet.

Die Eigenkapitalquote hat sich im Berichtsjahr auf 24,0 (i. V. 22,9) % im Konzern und 46,4 (i. V. 44,7) % im Industriegeschäft erhöht und liegt damit auf einem sehr soliden Niveau. Die Nettoliquidität des Industriegeschäfts verringerte sich zum Jahresende 2017 auf 16,6 (i. V. 19,7) Mrd. €. Dieser Rückgang ist nahezu vollständig auf eine außerordentliche Zuführung von 3 Mrd. € in das deutsche Pensionsvermögen der Daimler AG zurückzuführen. Im Wesentlichen aus demselben Grund ist auch der Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft – die von uns verwendete Messgröße für die Finanzkraft – auf 2,0 (i. V. 3,9) Mrd. € zurückgegangen. Ohne diesen Effekt hätte der Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft trotz deutlich höherer Vorleistungen für neue Produkte und Technologien mit 5,0 Mrd. € sowohl das Vorjahresniveau als auch die Dividendenauszahlung im Jahr 2017 übertroffen.

An der weiterhin sehr günstigen Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr wollen wir unsere Aktionäre in angemessener Form beteiligen. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 5. April 2018 vorschlagen, die Dividende auf 3,65 (i. V. 3,25) € pro Aktie zu erhöhen. Die Ausschüttungssumme steigt damit auf den neuen Rekordwert von 3,9 (i. V. 3,5) Mrd. €.

Auf der Basis unseres profitablen Kerngeschäfts, haben wir die Mittel für die Zukunftsvorsorge im Berichtsjahr von einem bereits sehr hohen Niveau ausgehend nochmals um insgesamt 2,0 Mrd. € auf 15,5 Mrd. € aufgestockt: 8,7 (i. V. 7,6) Mrd. € für Forschungs- und Entwicklungsleistungen und 6,7 (i. V. 5,9) Mrd. € für Sachinvestitionen.

Diese umfangreichen Aufwendungen sind erforderlich, weil wir als Erfinder des Automobils die Mobilität der Zukunft federführend mitgestalten wollen. Hierzu konzentrieren wir uns verstärkt auf CASE – die vier strategischen Zukunftsfelder Vernetzung (Connected), autonomes Fahren (Autonomous), flexible Nutzung und Services (Shared & Services) sowie elektrische Antriebe (Electric). Wir wollen in jedem einzelnen Feld führend sein und zusätzliches Potenzial aus der Verknüpfung dieser Felder schöpfen.

Insbesondere im Bereich der Elektromobilität sehen wir große Wachstumschancen. Bis zum Jahr 2022 wollen wir über das gesamte Mercedes-Portfolio jedes Segment elektrifizieren. Unser Ziel ist es, dass wir unseren Kunden in jedem Segment mindestens eine elektrifizierte Alternative anbieten werden – vom Kompaktwagen bis zum großen SUV. Insgesamt planen wir mehr als 50 elektrifizierte Varianten. Darin enthalten sind mehr als zehn vollelektrische Fahrzeuge, die Plug-in-Hybrid-Varianten und die Modelle mit 48-Volt-Technologie. Unter der neuen Marke EQ, die für »Elektrische Intelligenz« steht, bieten wir den Kunden von Mercedes-Benz Cars sowohl Fahrzeuge als auch Services rund um die Elektromobilität an. Auch bei den Nutzfahrzeugen setzen wir auf Elektrifizierung. Beim FUSO eCanter, unserem ersten vollelektrischen Leicht-Lkw aus limitierter Serienproduktion, haben wir im Jahr 2017 mit der Übergabe an Kunden begonnen; die unlimitierte Großserienproduktion soll im Jahr 2019 starten. Das Konzeptfahrzeug Mercedes-Benz Elektro-Lkw zeigt, wie vollelektrischer Transport mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 26 t möglich ist. Elektroantriebe gibt es bald auch für Mercedes-Benz Transporter: Der eVito wird ab der zweiten Jahreshälfte 2018 lieferbar sein, der eSprinter soll in 2019 folgen. Auch Daimler Buses beabsichtigt im Jahr 2018 einen vollelektrischen Bus auf die Straße zu bringen.

Mit der modellgepflegten S-Klasse hat Mercedes-Benz einen weiteren Schritt auf dem Weg zum automatisierten Fahren vollzogen. So wurden unter anderem der Aktive Abstands-Assistent DISTROニック und der Aktive Lenk-Assistent durch neue und modifizierte Funktionen erweitert. Auch Daimler Trucks nimmt im Bereich des autonomen Fahrens eine führende Position ein. Als Zwischenschritt gewinnen Platooning-Konzepte, die elektronischen Vernetzung von im Verbund fahrenden Lkw, an Bedeutung. Bereits im Jahr 2016 haben wir das System mehrfach unter realen Bedingungen in Europa erfolgreich eingesetzt, und ab dem Jahr 2018 wollen wir das Platooning auch bei Flottenkunden in den USA im Realbetrieb testen.

Daimler Financial Services ist mit seinen Mobilitätsdienstleistungen Pionier im Bereich Shared & Services. Im Berichtsjahr haben wir gezielt in den Ausbau dieser Geschäfte investiert, und wir streben hier weiteres Wachstum an. Die Gesamtzahl der registrierten Nutzer unserer Mobilitätsdienstleistungen ist zum Jahresende 2017 auf 17,8 Mio. gestiegen. Mit car2go ist Daimler das weltweit führende Unternehmen beim flexiblen Carsharing. Die Daimler-Tochter mytaxi ist Marktführer bei Taxi-Bestell-Apps in Europa, und mit moovel bieten wir unseren Kunden eine Plattform, mit der sie unterschiedliche Mobilitätsangebote optimal miteinander vergleichen, kombinieren, buchen und bezahlen können.

Damit wir den Wandel vom Automobilhersteller zum umfassenden Anbieter innovativer Mobilitätslösungen erfolgreich vollziehen können, müssen wir unser Unternehmen an die neuen Herausforderungen anpassen. Dabei verfolgen wir das Ziel, die Flexibilität und Risikokultur der digitalen Industrie mit der Perfektion und Innovationskraft unseres traditionsreichen Unternehmens zu verbinden. Gemeinsam mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern entwickeln wir deshalb unter dem Dach von »Leadership 2020« eine neue und flexible Unternehmenskultur. Außerdem arbeiten wir im »Projekt Zukunft« daran, wie wir unsere Geschäftsfelder in rechtlich selbstständige Einheiten umwandeln können, um damit die divisionale Struktur von Daimler weiter zu fokussieren und zu stärken.

Mit den vier strategischen Handlungsfeldern CORE, CASE, CULTURE und COMPANY haben wir die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft gestellt. Vor diesem Hintergrund blicken wir mit großer Zuversicht auf die kommenden Jahre und setzen weiterhin auf profitables Wachstum.

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2017

Nach Ablauf des Geschäftsjahres 2017 sind keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für Daimler von wesentlicher Bedeutung sind. Der Geschäftsverlauf in den ersten Wochen des Jahres 2018 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 Vorstandsvergütung. 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 Leistung der Vorstandsmitglieder als Gesamtremium 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 Erfolgsparameter,
- 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. Für die Zwecke des Jahresbonus bestimmt der Aufsichtsrat die relevanten finanziellen Erfolgsparameter mit den jeweiligen Zielwerten für das anstehende Geschäftsjahr. Ergänzend werden für jedes Vorstandsmitglied individuelle Ziele und Compliance-Ziele bestimmt und für den Gesamtvorstand zusätzlich weitere, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete nichtfinanzielle Ziele erarbeitet. Sowohl die individuellen Ziele einschließlich der Compliance-Ziele als auch die nichtfinanziellen Ziele für den Gesamtvorstand fließen nach Abschluss des Geschäftsjahres zusätzlich zu den finanziellen Erfolgsparametern in die Festlegung des Jahresbonus durch den Aufsichtsrat ein.

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.

Für die Ermittlung des Jahresbonus wird nach Ablauf des Geschäftsjahrs die Zielerreichung aus den finanziellen und nichtfinanziellen Zielen für den Gesamtvorstand gemessen. In Bezug auf die individuellen Ziele wird der Zielerreichungsgrad in einen gemeinsamen Leistungswert für den Gesamtvorstand übergeleitet. Sodann wird die Höhe des Jahresbonus vom Präsidialausschuss errechnet und dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Systematik der Vorstandsvergütung im Jahr 2017

Die fixe Grundvergütung und der Jahresbonus tragen jeweils rund 30 % zur Zielvergütung bei, während der variable Vergütungsbestandteil mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP) rund 40 % der Zielvergütung entspricht. ↗ **B.42**

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. 78f., 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.

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 2017 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 2017 mit der Auszahlung des PPSP im Jahr 2021. ↗ **B.43**

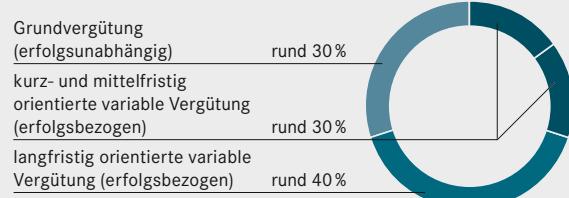
Details zu den einzelnen Vergütungskomponenten stellen sich wie folgt dar:

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.44**

B.42

Vergütungsstruktur

Die Zielvergütung setzt sich aus erfolgsunabhängigen und erfolgsbezogenen Komponenten zusammen.



B.43

Betragsmäßige Höchstgrenze der Gesamtvergütung¹ 2017

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

Grundvergütung 2017
+ Zielbonus = 100 % der Grundvergütung 2017
+ Zuteilungswert PPSP 2017

Zielvergütung¹ 2017

Grundvergütung 2017
+ Jahresbonus 2017
(50 %-Anteil Auszahlung 2018 + 50 %-Anteil Auszahlung 2019)
+ Auszahlungsbetrag PPSP 2017 (im Jahr 2021)
inkl. Dividendenäquivalent-Zahlungen

Gesamtvergütung¹ 2017

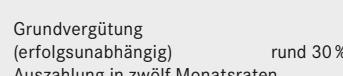
Die mögliche Kappung des die betragsmäßige Höchstgrenze überschreitenden Betrages erfolgt mit der Auszahlung des PPSP 2017 im Jahr 2021.

1 Jeweils ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen.

B.44

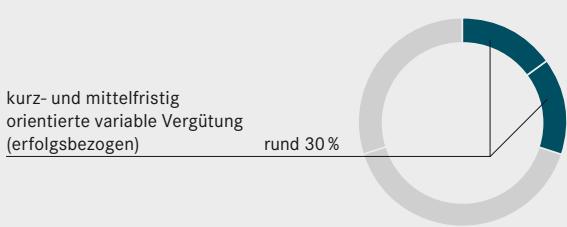
Grundvergütung – fix ⓘ S. 137

Grundvergütung – fix – am Verantwortungsbereich orientiert



B.45**Jahresbonus – kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung**

S. 138



Jahresbonus 2017 = Zielbonus	× Gesamtzielerreichung
Zielbonus = 100 % der Grundvergütung 2017	Zielerreichung EBIT +/- Leistungswert Gesamtvorstand (individuelle Ziele übergeleitet) +/- Zielerreichung Gesamtvorstand nichtfinanzielle Ziele - Nichterreichung individuelle Compliance-Ziele
	Gesamtzielerreichung

Auszahlungszeitpunkte Jahresbonus 2017

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

50 % des Jahresbonus (Deferral) = im März des zweiten Jahres, das dem Berichtsjahr folgt (2019)

Auszahlungsbetrag = 50 % Jahresbonus × *relative Aktien-Performance*¹¹ Abhängigkeit der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zum Dow Jones STOXX Auto Index.

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 Renditeniveau und den Wachstumszielen, als auch der Istwert im Vergleich zum Vorjahr, die gemeinsame Leistung der Vorstandsmitglieder sowie zusätzliche, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete nichtfinanzielle Ziele für den Gesamtvorstand und als mögliche individuelle Reduzierungsgröße die Nichterreichung von Compliance-Zielen herangezogen. 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.45 ↗ B.46

Primäre Erfolgsparameter:

- Zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2017 zu Zielwert 2017.
- Zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2017 zu Istwert 2016.

Wert bei 100 %-Zielerreichung (Zieljahresbonus):

Im Jahr 2017 entspricht dieser der jeweiligen Grundvergütung.

Bandbreite der möglichen Zielerreichung:

0 bis 200 %, das heißt, der Jahresbonus aus der EBIT-Zielerreichung ist auf das Zweifache des Grundgehalts nach oben begrenzt; auch ein Totalausfall ist möglich. Beide primären Erfolgsparameter, die hälftig in den Bonus eingehen, können hierbei jeweils zwischen 0 % und 200 % variieren. Für den hälftig in den Jahresbonus eingehenden primären Erfolgsparameter »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.

B.46**Jahresbonus¹ 2017**

abhängig von

Zielerreichung EBIT	- zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2017 zu Zielwert 2017
Bandbreite der Zielerreichung: 0 % – 200 %	- zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2017 zu Istwert 2016

Leistungswert Gesamtvorstand (individuelle Ziele übergeleitet)	getroffene individuelle Zielvereinbarung 2017
Bandbreite der Zielerreichung: -25 % – +25 %	

Zielerreichung Gesamtvorstand nichtfinanzielle Ziele	Für 2017: Weiterentwicklung und Verfestigung des Unternehmenswerts Integrität, Diversity, Erhalt und Steigerung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit, Erhalt und Steigerung einer hohen Produktqualität
Bandbreite der Zielerreichung: -10 % – +10 %	

Nichterreichung individuelle Compliance-Ziele	getroffene Compliance-Zielvereinbarung 2017
Bandbreite der Zielerreichung: -25 % – 0 %	

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

1 Unterliegt ggf. dem Einbehalt oder der Rückforderung

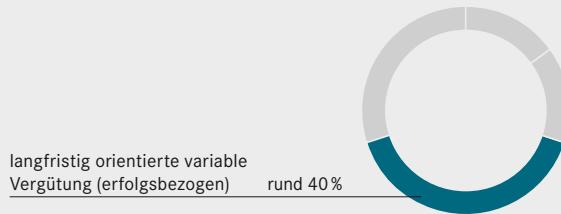
Für den anderen, ebenfalls hälftig in den Jahresbonus eingeschlossenen primären Erfolgsparameter »Vergleich EBIT Istwert des Geschäftsjahrs zu Istwert des Vorjahres« werden die Eckpunkte der unverändert möglichen Bandbreite von 0 bis 200 % durch einen Abweichungswert von +/- 2 % vom Umsatz des Vorjahres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

Ergänzend leitet der Aufsichtsrat die auf Basis der individuellen Zielvereinbarungen ermittelten Zielerreichungen der einzelnen Vorstandsmitglieder in einen gemeinsamen Leistungswert über, der der Gesamtverantwortung des Gremiums Rechnung trägt. Dieser gemeinsame Leistungswert ist mit einem Zu- oder Abschlag von bis zu 25 % auf den aus den primären Erfolgsparametern ermittelten Zielerreichungsgrad zu berücksichtigen. Nur in Ausnahmefällen hat der Aufsichtsrat die Möglichkeit, von dieser gemeinsamen Leistungsbewertung abzuweichen und individuelle Zu- oder Abschläge innerhalb der beschriebenen Bandbreite vorzunehmen. Zusätzlich kann auf Basis der für den Gesamtvorstand definierten, auf Nachhaltigkeit ausgerichteten nichtfinanziellen Ziele, abhängig von den vorab festgelegten Kennzahlen/Bemessungsgrundlagen ein bis zu 10 %iger Zu- oder Abschlag vorgenommen werden. Für das vergangene Geschäftsjahr wurden die Weiterentwicklung und Verfestigung des Unternehmenswerts Integrität, Diversity im Sinne der Erhöhung des Anteils von Frauen in Managementpositionen sowie Erhalt und Steigerung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit und einer hohen Produktqualität als nichtfinanzielle Ziele definiert.

Wie in den Vorjahren wurden mit den einzelnen Vorstandsmitgliedern ergänzend qualitative Ziele mit Blick auf die nachhaltige Implementierung und Verankerung des Compliance Management Systems vereinbart. Die ganze oder teilweise Nichterfüllung 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.

B.47

Performance Phantom Share Plan (PPSP)
– langfristig orientierte variable Vergütung [S. 139](#)



Zuteilungswert in Euro [S. 139](#)
Kurs Daimler-Aktie bei Ausgabe = vorläufige Anzahl Phantom Shares (virtuelle Aktien), drei Jahre dividendenberechtigt

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

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

Auszahlungszeitpunkt Performance Phantom Share Plan 2017
im Februar des Jahres 2021

B.48

PPSP 2017

abhängig von

Entwicklung Performance-Faktor

- zu 50% erreichte »Umsatzrendite« im dreijährigen Vergleich zur definierten Wettbewerbsgruppe [S. 140](#)
- Bandbreite** der Zielerreichung: 0 % – 200 %
- zu 50% »Aktien-Performance«, Kursentwicklung der Daimler-Aktie im dreijährigen Vergleich zur Aktienkursentwicklung der definierten Wettbewerbsgruppe (Index)
- Bandbreite** der Zielerreichung: 0 % – 200 %

Kursentwicklung Daimler-Aktie

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

max. Performance-Entwicklung (Gesamt-Cap):

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

Stock Ownership Guidelines

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

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

In diesem Kontext wurden mit den Vorstandsmitgliedern Vereinbarungen getroffen, wonach ein nachweislicher Verstoß gegen die Richtlinie für integres Verhalten zu einer teilweisen oder vollständigen Reduzierung des Jahresbonus führen kann. Ist ein Abzug des Reduzierungsbetrages von noch nicht ausbezahnten oder von künftigen Boni nicht möglich, besteht in Höhe des Reduzierungsbetrages eine Verpflichtung zur Rückzahlung bereits ausbezahilter Boni. Über eine Reduzierung entscheidet der Aufsichtsrat.

Der Gesamtauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus ist begrenzt auf das 2,35-Fache der Grundvergütung des entsprechenden Geschäftsjahrs.

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

Ebenfalls zu Planbeginn werden für die Dauer von drei Jahren (Performance-Zeitraum) Erfolgsziele gesetzt. Abhängig von der Erreichung dieser Erfolgsziele mit einer möglichen Bandbreite von 0 % bis 200 % werden die zu Planbeginn zugeteilten Phantom Shares nach Ablauf der drei Jahre zunächst in die endgültige Zahl der zugeteilten Phantom Shares umgerechnet.

Nach Ablauf eines weiteren Jahres (Haltezeitraum) wird aus dieser endgültigen Zahl der Phantom Shares und dem dann geltenden Kurs der Daimler-Aktie der Auszahlungsbetrag ermittelt. Der für die Auszahlung des Planes maßgebliche Aktienkurs ist zugleich maßgeblich für die Zuteilung der vorläufigen Zahl an Phantom Shares für den im jeweiligen Jahr neu begebenen Plan. [B.47](#) [B.48](#)

Erfolgsparameter für den Plan 2017:

- 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, Kia, Mazda, Nissan, Paccar, Suzuki, Toyota, Volvo, Volkswagen). Für die Erfolgsmessung wird über drei Jahre hinweg die durchschnittliche Umsatzrendite der Wettbewerber ermittelt. In dem Maß, in dem die Umsatzrendite von Daimler um maximal +/- 2 Prozentpunkte von 105 % des ermittelten Durchschnitts der Wettbewerber abweicht, ist das Ziel erreicht.
- Ein Zielerreichungsgrad von 100 % ergibt sich erst, wenn die durchschnittliche Umsatzrendite des Daimler-Konzerns 105 % der 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 Erfolgsparameter 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 Erfolgsparameter ergibt sich bei einer Abweichung von 2 oder mehr Prozentpunkten nach unten. In der Bandbreite von +/- 2 Prozentpunkten Abweichung entwickelt sich der Erfolgsfaktor proportional zur Abweichung.
- Zu 50 % die »relative Aktien-Performance«, also die 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 2017 rund das 1,4-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 bereits 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.

Nach den PPSP-Bedingungen ist für den Fall eines nachweislichen Verstoßes gegen die für alle Mitarbeiter und Vorstandsmitglieder geltende Richtlinie für integres Verhalten oder gegen andere Dienstpflichten bis zum Zeitpunkt der Auszahlung des Planerlöses eine teilweise oder vollständige Reduzierung möglich. Über eine Reduzierung entscheidet der Aufsichtsrat.

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 2017 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 Vergütungssystem wurde bereits von der Hauptversammlung 2014 mit einer Zustimmungsquote von 96,8 % gebilligt.

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2017

Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2017

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 2017,
- des 2018 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteils des Jahresbonus für 2017 mit Wert zum Abschlussstichtag,
- des 2019 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig aktienorientierten Anteils des Jahresbonus für 2017 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 2017 und
- der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile im Jahr 2017.

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

Die möglichen Höchstgrenzen im Zusammenhang mit dem Jahresbonus und dem PPSP sind in den Tabellen [B.49](#) beziehungsweise [B.50](#) dargestellt.

Die Vergütung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2017 beträgt insgesamt 35,0 (i.V. 31,8) Mio. €. Davon entfallen 9,5 (i.V. 10,0) Mio. € auf fixe, das heißt erfolgsunabhängige, 15,3 (i.V. 11,6) Mio. € auf kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene variable Vergütungskomponenten (Jahresbonus mit Deferral)

B.49

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

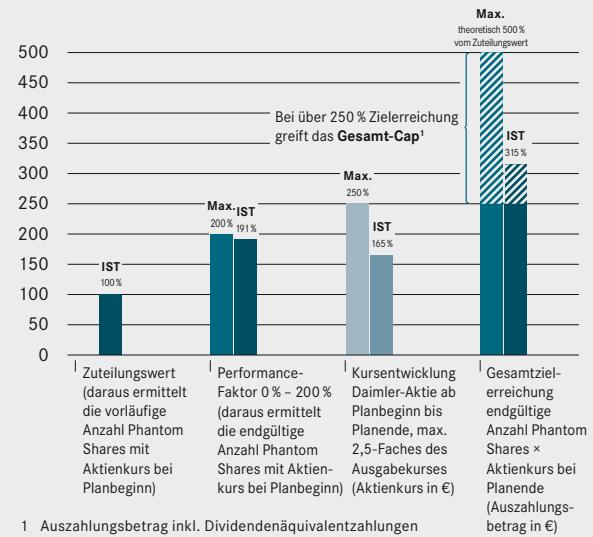


und 10,2 (i.V. 10,2) Mio. € auf im Geschäftsjahr gewährte, variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung. [B.51](#)

Im Wesentlichen durch Aufwendungen für Sicherheitsleistungen und die Gestellung von Dienstwagen entstanden für die Vorstandsmitglieder im Jahr 2017 zu versteuernde geldwerte Vorteile, die in der Tabelle [B.52](#) ersichtlich sind.

B.50

PPSP 2013 (Zufluss in 2017) (langfristig orientierte variable Vergütung [B.55](#))



B.51

Vorstandsvergütung 2017

	Grundvergütung	variable Vergütung (Jahresbonus)		Vergütung (PPSP) in Stück	Summe
		kurzfristig	mittelfristig		
€-Werte in Tausend					
Dr. Dieter Zetsche	2017 2016	2.008 2.008	1.978 1.516	1.978 1.516	39.315 40.838
Dr. Wolfgang Bernhard ¹	2017 2016	92 824	90 622	90 622	– 18.236
Martin Daum ²	2017 2016	677 –	667 –	667 –	15.446 –
Renata Jungo Brüngger	2017 2016	812 781	800 590	800 590	15.446 16.336
Ola Källenius	2017 2016	812 781	800 590	800 590	15.446 16.336
Wilfried Porth	2017 2016	812 781	800 590	800 590	16.148 17.078
Britta Seeger	2017 2016	812 –	800 –	800 –	15.446 –
Hubertus Troska	2017 2016	812 781	800 590	800 590	15.446 16.336
Bodo Uebber	2017 2016	947 928	932 701	932 701	18.464 19.528
Dr. Thomas Weber	2017 2016	– 781	– 590	– 590	– 17.345
Summe	2017 2016	7.784 7.665	7.667 5.789	7.667 5.789	151.157 162.033
					10.204 10.198
					33.322 29.441

¹ Gewährte Vorstandsvergütungen bis zum 10.02.2017

² Gewährte Vorstandsvergütungen ab 01.03.2017

B.52**Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen**

	2017	2016
€-Werte in Tausend		
Dr. Dieter Zetsche ¹	167	618
Dr. Wolfgang Bernhard ²	9	131
Martin Daum ³	235	-
Renata Jungo Brüngger	108	107
Ola Källenius	95	393
Wilfried Porth	146	171
Britta Seeger	366	-
Hubertus Troska ⁴	470	635
Bodo Uebber	107	163
Prof. Dr. Thomas Weber	-	129
Summe	1.703	2.347

1 (2016: unter Berücksichtigung von Jubiläumsgeld in Höhe von 418.464€)

2 Gewährte Vorstandsvergütungen bis zum 10.02.2017

3 Gewährte Vorstandsvergütungen ab 01.03.2017

4 Für die Zwecke der Angabepflichten gem. § 285 Nr. 9a HGB reduziert sich dieser Betrag für das Geschäftsjahr 2017 um 197.508€ (2016: 208.136€). Die entsprechenden Nebenleistungen wurden durch ein Tochterunternehmen gewährt und getragen und fallen somit nicht unter die im Jahresabschluss der DAG anzugebenden Bezüge.

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 von einer früheren Beendigung 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 Pensionsplan der erreichte Guthabenstand zuzüglich eines Aufschlags für den verbleibenden Zeitraum bis zur rechnerischen Vollendung des 62. Lebensjahres des Vorstandsmitglieds zusteht. Bei einem Ableben nach Eintritt des altersbedingten Versorgungsfalls sind im Falle der Auszahlungsvariante von zwölf Jahresraten die Erben beziehsberechtigt. 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.

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 von einer früheren Beendigung des Dienstverhältnisses, frühestens mit Vollendung des 62. Lebensjahres zur Auszahlung. Endet das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit, erfolgt die Auszahlung als Invalidenleistung auch vor Vollendung des 62. Lebensjahres.

Von Anfang 2006 bis Ende 2011 bestand das sogenannte »Pension Capital«. Die bis dahin geltenden Pensionsverträge der aktiven Vorstandsmitglieder wurden entsprechend umgestellt. Alle in diesem Zeitraum neu bestellten Vorstandsmitglieder erhielten ausschließlich dieses Altersversorgungssystem.

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 mit Ruhegehaltszusagen erhalten aus diesen Verträgen für den Zeitraum zwischen dem Ende ihrer 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. Lebensjahrs gewährten, gegebenenfalls einer Anrechnung auf andere Einkünfte unterliegenden Zahlungen kommen die bereits bei der Erläuterung der Pensionsverträge beschriebenen jährlichen prozentualen Erhöhungsbezüge ebenfalls zur Anwendung.

Der Dienstzeitaufwand für die Pensionsverpflichtungen nach IFRS lag im Geschäftsjahr 2017 bei 2,0 (i.V. 2,8) Mio. €.

Der Barwert der Gesamtverpflichtung (Defined Benefit Obligation) nach IFRS betrug zum 31. Dezember 2017 82,7 (i.V. 95,7) Mio. €. Unter Berücksichtigung von Lebensalter und Dienstjahren ergeben sich die in der Tabelle dargestellten individuellen Ansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte. ↗ **B.53**

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 (PPSP) bemisst sich nach den Bedingungen der jeweiligen Pläne. Soweit die vorstehend beschriebenen Leistungen der Regelung zum sogenannten Abfindungscap des Deutschen Corporate Governance Kodex unterliegen, ist ihre Summe einschließlich Nebenleistungen begrenzt auf den zweifachen Wert der Jahresvergütung und beläuft sich maximal auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Dienstvertrages.

Sowohl der kurzfristige als auch der verzögert ausbezahlte, mittelfristige Teil des Jahresbonus (Deferral) und der Erlös aus dem langfristigen PPSP werden bei vorzeitiger Vertragsbeendigung nicht vorzeitig, sondern zu den im Dienstvertrag beziehungsweise in den PPSP-Planbedingungen vereinbarten Zeitpunkten ausbezahlt.

Im Rahmen der vorzeitigen einvernehmlichen Beendigung der Vorständtätigkeit von Herrn Dr. Wolfgang Bernhard mit Ablauf des 10. Februar 2017 wurde vereinbart, dass die dienstvertraglichen Leistungen der Gesellschaft bis zum Auslaufen des ursprünglichen Dienstvertrags am 28. Februar 2018 weiter gewährt werden. Hieraus erhält Herr Dr. Bernhard eine Grundvergütung in Höhe von 869.744 €, eine kurzfristig orientierte variable Vergütung in Höhe von 721.430 € (Wert zum Abschlussstichtag, Auszahlungsjahr 2018), eine mittelfristig orientierte

B.53

Individuelle Versorgungsansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte der Vorstandsmitglieder

	Jährliches Ruhegehalt (aus Regelung bis 2005) bei Erreichen des 60. Lebensjahres	Dienstzeitaufwand (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)	Barwert ¹ der Verpflichtungen (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)
€-Werte in Tausend			
Dr. Dieter Zetsche	2017 2016	1.050 1.050	42.738 43.533
Dr. Wolfgang Bernhard ²	2017 2016	– –	46 367
Martin Daum ³	2017 2016	– –	102 –
Renata Jungo Brüngger	2017 2016	– –	245 117
Ola Källenius	2017 2016	– –	248 235
Wilfried Porth	2017 2016	156 156	10.280 9.597
Britta Seeger	2017 2016	– –	122 –
Hubertus Troska	2017 2016	– –	238 239
Bodo Uebber	2017 2016	275 275	17.263 17.007
Prof. Dr. Thomas Weber	2017 2016	– 300	– 264
Summe	2017 2016	1.481 1.781	82.711 95.693

1 Die Höhe der Barwerte sind im Wesentlichen dem niedrigen Niveau des zugrunde liegenden Rechnungszinssatzes geschuldet.

2 Herr Dr. Bernhard anteilig bis 10.02.2017

3 Herr Daum anteilig ab 01.03.2017

variable Vergütung in Höhe von 721.430 € (Wert zum Abschlussstichtag, Auszahlungsjahr 2019 unter Anwendung der Bonus-/Malusregelung) und Nebenleistungen in Höhe von 11.570 €. Der Dienstzeitaufwand beträgt 365.244 € (nach § 285 Nr. 9a HGB 306.077 €). Die Ansprüche aus der langfristig orientierten variablen Vergütung (PPSP) und der betrieblichen Altersversorgung werden gemäß den vertraglichen Regelungen ausbezahlt.

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 2017 wurden Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

Vergütungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihre Hinterbliebenen

Die im Jahr 2017 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen beliefen

sich auf 19,0 (i. V. 15,6) Mio. € (inkl. Leistungen an Herrn Dr. Bernhard nach Beendigung seiner Vorstandstätigkeit). Die Pensionsrückstellungen nach IFRS für frühere Mitglieder des Vorstands sowie deren Hinterbliebene betragen zum 31. Dezember 2017 insgesamt 270,5 (i. V. 252,9) Mio. €.

Angaben zur Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2017 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 2016 berechnet sich aus

- der Grundvergütung 2016,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2016,
- dem im Jahr 2017 zur Auszahlung gekommenen 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).

B.54

Gewährte Zuwendungen

	Dr. Dieter Zetsche				Dr. Wolfgang Bernhard			
	Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars				Daimler Trucks & Buses			
	01.01. - 31.12. 2016	2017	01.01. - 31.12. min	max	01.01. - 31.12. 2016	2017	01.01. - 10.02. min	max
€-Werte in Tausend								
Grundvergütung	2.008	2.008	2.008	2.008	824	92	92	92
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	618	167	167	167	131	9	9	9
Summe	2.626	2.175	2.175	2.175	955	101	101	101
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	1.004	1.004	0	2.360	412	46	0	108
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	1.004	1.004	0	2.360	412	46	0	108
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	2.570	2.653	0	7.000	1.148	–	–	–
Summe	4.578	4.661	0	11.720	1.972	92	0	216
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	708	–	–	–	367	46	46	46
Gesamtvergütung	7.912	6.836	2.175	13.895	3.294	239	147	363
Gesamthöchstgrenze ¹ für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:	10.149				5.464			348
– 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).

Gewährte Zuwendungen

	01.01. - 31.12. 2016	Martin Daum Daimler Trucks & Buses				Renata Jungo Brügger Integrität & Recht			
		01.03. - 31.12. min max		01.01. - 31.12. 2016		01.01. - 31.12. 2017		01.01. - 31.12. 2017	
		2017	min	max	2017	min	max	2017	min
€-Werte in Tausend									
Grundvergütung	-	677	677	677	781	812	812	812	812
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	-	235	235	235	107	108	108	108	108
Summe	-	912	912	912	888	920	920	920	920
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	-	338	0	795	391	406	0	954	954
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	-	338	0	795	391	406	0	954	954
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	-	1.043	0	2.750	1.028	1.043	0	2.750	2.750
Summe	-	1.719	0	4.340	1.810	1.855	0	4.658	4.658
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	-	102	102	102	117	245	245	245	245
Gesamtvergütung	-	2.733	1.014	5.354	2.815	3.020	1.165	5.823	5.823
Gesamthöchstgrenze ¹ für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:				4.662		5.058			5.176
- 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).

Gewährte Zuwendungen

	01.01. - 31.12. 2016	Ola Kälenius Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung				Wilfried Porth Personal und Arbeitsdirektor & Mercedes-Benz Vans			
		01.01. - 31.12. min max		01.01. - 31.12. 2016		01.01. - 31.12. 2017		01.01. - 31.12. 2017	
		2017	min	max	2017	min	max	2017	min
€-Werte in Tausend									
Grundvergütung	781	812	812	812	781	812	812	812	812
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	393	95	95	95	171	146	146	146	146
Summe	1.174	907	907	907	952	958	958	958	958
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	391	406	0	954	391	406	0	954	954
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	391	406	0	954	391	406	0	954	954
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.028	1.043	0	2.750	1.075	1.090	0	2.875	2.875
Summe	1.810	1.855	0	4.658	1.857	1.902	0	4.783	4.783
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	235	248	248	248	247	282	282	282	282
Gesamtvergütung	3.219	3.010	1.155	5.813	3.056	3.142	1.240	6.023	6.023
Gesamthöchstgrenze ¹ für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:				5.058		5.176		5.153	5.271
- 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).

1 Gesamthöchstgrenze = betragsmäßige Höchstgrenze → 1,5-Faches (Dr. Zetsche)/1,9-Faches der Zielvergütung (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).

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 »gewährten Zuwendungen« für das Geschäftsjahr 2017 berechnet sich aus

- der Grundvergütung 2017,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2017,
- dem im Jahr 2018 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2017 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100%,
- dem im Jahr 2019 zur Auszahlung kommenden hälftigen aktienorientierten Anteil des Jahresbonus für 2017 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100%,
- dem Zuteilungswert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2017 (Auszahlung im Jahr 2021) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2017 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2017).

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 gekommenen hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2016 mit dem Wert zum Abschlussstichtag des Geschäftsjahrs 2016,
- 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 im Jahr 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 Geschäftsjahr 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.

Die Summe der »Zuflüsse« für das Geschäftsjahr 2017 berechnet sich aus

- der Grundvergütung 2017,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2017,
- dem im Jahr 2018 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2017 mit dem Wert zum Abschlussstichtag,
- dem im Jahr 2017 zur Auszahlung gekommenen hälftigen aktienorientierten Anteil des Jahresbonus für 2015 (Deferral),
- dem im Jahr 2017 zur Auszahlung gekommenen Wert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP 2013),
- den in 2017 zur Auszahlung gekommenen Dividendenäquivalenten der laufenden PPSP (2014, 2015, 2016 und 2017) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2017 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2017).

Die möglichen Kappungen zur Wahrung der in der Gewährungstabelle für das Berichtsjahr 2017 ersichtlichen Gesamthöchstgrenzen erfolgen bei Auszahlung des PPSP 2017. Dieser stellt den letzten Zufluss der im Geschäftsjahr 2017 gewährten Vergütungsbestandteile dar. Für das Geschäftsjahr 2017 würde demnach die mögliche Kappung im Jahr 2021 vorgenommen, dem Auszahlungsjahr des PPSP 2017.

B.55

Zufluss

	Dr. Dieter Zetsche Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars	Dr. Wolfgang Bernhard Daimler Trucks & Buses		
	01.01. – 31.12. 2016	01.01. – 31.12. 2017	01.01. – 31.12. 2016	01.01. – 10.02. 2017
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung	2.008	2.008	824	92
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	618	167	131	9
Summe	2.626	2.175	955	101
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	1.516	1.978	622	90
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	1.727	2.175	670	892
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2012	6.417	–	2.567	–
Auszahlung PPSP 2013	–	6.181	–	2.472
Dividendenäquivalente PPSP 2013	395	–	158	–
Dividendenäquivalente PPSP 2014	141	152	60	–
Dividendenäquivalente PPSP 2015	121	121	54	–
Dividendenäquivalente PPSP 2016	133	133	59	–
Dividendenäquivalente PPSP 2017	–	128	–	–
Summe	10.450	10.868	4.190	3.454
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	708	–	367	46
Gesamtvergütung	13.784	13.043	5.512	3.601

	Martin Daum ¹ Daimler Trucks & Buses 01.01. – 31.12. 2016	Renata Jungo Brügger ¹ Integrität & Recht 01.03. – 31.12. 2017
€-Werte in Tausend		
Zufluss		
Grundvergütung	– 677	781 812
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	– 235	107 108
Summe	– 912	888 920
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	– 667	590 800
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	– –	– –
Langfristig orientierte variable Vergütung		
Auszahlung PPSP 2012	– –	320 –
Auszahlung PPSP 2013	– –	– 488
Dividendenäquivalente PPSP 2013	– –	22 –
Dividendenäquivalente PPSP 2014	– 22	8 9
Dividendenäquivalente PPSP 2015	– 17	7 7
Dividendenäquivalente PPSP 2016	– 19	53 53
Dividendenäquivalente PPSP 2017	– 50	– 50
Summe	– 775	1.000 1.407
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	– 102	117 245
Gesamtvergütung	– 1.789	2.005 2.572

1 Die Zuflüsse aus der langfristig orientierten variablen Vergütung enthalten auch Umfänge, die vor der Vorstandstätigkeit begeben wurden.

	Ola Källenius ¹ Konzernforschung & Entwicklung Mercedes-Benz Cars 01.01. – 31.12. 2016	Wilfried Porth Personal und Arbeitsdirektor & Mercedes-Benz Vans 01.01. – 31.12. 2016
€-Werte in Tausend		
Zufluss		
Grundvergütung	781 812	781 812
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	393 95	171 146
Summe	1.174 907	952 958
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	590 800	590 800
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	– 846	652 846
Langfristig orientierte variable Vergütung		
Auszahlung PPSP 2012	411 –	2.567 –
Auszahlung PPSP 2013	– 457	– 2.472
Dividendenäquivalente PPSP 2013	21 –	158 –
Dividendenäquivalente PPSP 2014	15 18	59 64
Dividendenäquivalente PPSP 2015	48 48	50 50
Dividendenäquivalente PPSP 2016	53 53	56 56
Dividendenäquivalente PPSP 2017	– 50	– 52
Summe	1.138 2.272	4.132 4.340
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	235 248	247 282
Gesamtvergütung	2.547	5.331 5.580

1 Die Zuflüsse aus der langfristig orientierten variablen Vergütung enthalten auch Umfänge, die vor der Vorstandstätigkeit begeben wurden.

Zufluss

	Britta Seeger¹ Mercedes-Benz Cars Vertrieb 01.01. – 31.12. 2016	Hubertus Troska Greater China 01.01. – 31.12. 2016
€-Werte in Tausend		
Grundvergütung		
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	- 812	781 812
Summe	- 1.178	1.416 1.282
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	- 800	590 800
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	- -	652 846
Langfristig orientierte variable Vergütung		
Auszahlung PPSP 2012	- -	1.369 -
Auszahlung PPSP 2013	- 123	- 2.472
Dividendenäquivalente PPSP 2013	- -	158 -
Dividendenäquivalente PPSP 2014	- 2	56 61
Dividendenäquivalente PPSP 2015	- 2	48 48
Dividendenäquivalente PPSP 2016	- 5	53 53
Dividendenäquivalente PPSP 2017	- 50	- 50
Summe	- 982	2.926 4.330
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	- 122	239 238
Gesamtvergütung	- 2.282	4.581 5.850

1 Die Zuflüsse aus der langfristig orientierten variablen Vergütung enthalten auch Umfänge, die vor der Vorstandstätigkeit begeben wurden.

Zufluss

	Bodo Ueber Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services 01.01. – 31.12. 2016	Prof. Dr. Thomas Weber Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung 01.01. – 31.12. 2016
€-Werte in Tausend		
Grundvergütung		
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	928 947	781 -
Summe	1.091 1.054	910 -
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	701 932	590 -
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	775 1.005	652 -
Langfristig orientierte variable Vergütung		
Auszahlung PPSP 2012	3.068 -	2.725 -
Auszahlung PPSP 2013	- 2.956	- -
Dividendenäquivalente PPSP 2013	189 -	168 -
Dividendenäquivalente PPSP 2014	67 73	60 -
Dividendenäquivalente PPSP 2015	58 58	51 -
Dividendenäquivalente PPSP 2016	63 63	56 -
Dividendenäquivalente PPSP 2017	- 60	- -
Summe	4.921 5.147	4.302 -
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	649 690	264 -
Gesamtvergütung	6.661 6.891	5.476 -

Vergütung des Aufsichtsrats

Vergütung des Aufsichtsrats im Jahr 2017

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 März 2017 mit Wirkung für das am 1. Januar 2017 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 144.000 € erhalten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält zusätzlich 288.000 €, der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats zusätzlich 144.000 €. Die Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss wird mit zusätzlich 72.000 €, die Mitgliedschaft im Präsidialausschuss mit zusätzlich 57.600 € und die Mitgliedschaft in sonstigen Ausschüssen des Aufsichtsrats mit zusätzlich 28.800 € honoriert; abweichend davon werden für den Vorsitz im Prüfungsausschuss zusätzlich 144.000 € vergütet. Ausschusstätigkeiten werden für höchstens drei Ausschüsse berücksichtigt, wobei bei Überschreiten dieser Zahl die drei höchstdotierten Funktionen maßgeblich wären. Die Vergütung von Ausschusstätigkeiten für ein Geschäftsjahr setzt voraus, dass der betreffende Ausschuss in diesem Zeitraum zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat.

Im Zusammenhang mit der Vergütungsanpassung haben alle Aufsichtsratsmitglieder im Rahmen einer Selbstverpflichtung erklärt, jährlich für jeweils 20% ihrer Brutto-Jahresvergütung (exklusiv Ausschussvergütung und Sitzungsgeld) Aktien der Gesellschaft zu erwerben und jeweils bis zum Ablauf eines Jahres nach ihrem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat der Gesellschaft zu halten (Selbstverpflichtung nach dem Prinzip comply or explain).

Dies gilt nicht für Aufsichtsratsmitglieder, deren Aufsichtsratsvergütung aufgrund verpflichtender oder freiwilliger Anwendung den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes zur Abführung an die Hans-Böckler-Stiftung unterliegt oder in entsprechendem Umfang aufgrund Dienst- oder Arbeitsvertrages an den Arbeitgeber abzuführen oder auf den vertraglichen Entgeltanspruch anzurechnen ist. Wird ein geringerer Betrag der Aufsichtsratsvergütung abgeführt oder angerechnet, bezieht sich die Selbstverpflichtung auf 20% des nicht abgeführt beziehungsweise verrechneten Teils. Mit dieser Selbstverpflichtung bringen die Aufsichtsratsmitglieder ihre Orientierung am und ihren Einsatz für einen langfristigen nachhaltigen Unternehmenserfolg zum Ausdruck.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse erhalten für jede Aufsichtsrats- und Ausschusssitzung, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 1.100 €. Für mehrere Sitzungen des Aufsichtsrats und/oder seiner Ausschüsse an einem Kalendertag wird das Sitzungsgeld nur einmal gezahlt.

Die individuelle Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der nachstehenden Tabelle ausgewiesen. ↗ **B.56**

Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Geschäftsjahr 2017 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 2017 insgesamt bei 4,2 (i. V. 3,5) Mio. €.

Kredite an Aufsichtsratsmitglieder

Im Jahr 2017 wurden Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

B.56**Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats**

Name in €	Vergütete Funktion(en)	Gesamt 2017
Dr. Manfred Bischoff	Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Nominierungsausschusses	536.000
Michael Brecht ¹	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Prüfungsausschusses	436.300
Dr. Paul Achleitner	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	183.800
Bader M. Al Saad	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 29.03.2017)	115.177
Sari Baldauf	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	184.900
Bettag, Michael ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	153.900
Dr. Clemens Börsig	Mitglied des Aufsichtsrats und Vorsitzender des Prüfungsausschusses	302.300
Dr. Bernd Bohr	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 29.03.2017)	38.018
Dr. Jürgen Hambrecht	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses	215.900
Petraea Heynike	Mitglied des Aufsichtsrats	153.900
Andrea Jung	Mitglied des Aufsichtsrats	152.800
Joe Kaeser	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	230.300
Ergun Lümalı ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	230.300
Wolfgang Nieke ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	153.900
Dr. Bernd Pischetsrieder	Mitglied des Aufsichtsrats	152.800
Valter Sanches ²	Mitglied des Aufsichtsrats	150.600
Jörg Spies ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	153.900
Elke Tönjes-Werner ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	153.900
Sibylle Wankel ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	153.900
Dr. Frank Weber	Mitglied des Aufsichtsrats	153.900
Roman Zitzelsberger ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses	217.000

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 § 315a Absatz 1 HGB und § 289a Absatz 1 HGB)

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das gezeichnete Kapital der Daimler AG zum 31. Dezember 2017 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, 53a ff., 118 ff. und 186 Aktiengesetz. Zum 31. Dezember 2017 befanden sich keine Aktien im eigenen Bestand.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

Aus eigenen Aktien stehen der Gesellschaft keine Rechte zu. In den Fällen des § 136 Aktiengesetz ist das Stimmrecht aus den betroffenen Aktien kraft Gesetzes ausgeschlossen.

Im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms von Mitarbeitern erworbene Aktien unterliegen bis zum Ende des auf das Erwerbsjahr folgenden Jahres einer Veräußerungssperre. Berechtigte aus den Performance-Phantom-Share-Plänen (PPSP) der Führungsebene 1 sowie berechtigte Vorstandsmitglieder sind nach Maßgabe der Planbedingungen und der sogenannten Stock Ownership Guidelines verpflichtet, bis zum Erreichen eines definierten Zielvolumens aus einem Teil der Planerlöse Daimler-Aktien zu erwerben und für die Dauer ihrer Zugehörigkeit zum Konzern zu halten. Für die übrigen PPSP-Berechtigten ist diese Verpflichtung ab Auszahlung des PPSP 2013 im Februar/März 2017 entfallen.

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

Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen auf der Grundlage der §§ 84, 85 Aktiengesetz und § 31 Mitbestimmungsgesetz. Gemäß § 84 Aktiengesetz werden die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt. 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, in der die erforderliche Mehrheit nicht erreicht wurde, dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu machen. Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder dann mit der Mehrheit der Stimmen seiner Mitglieder. Kommt auch hiernach eine Bestellung nicht zustande, so hat bei einer erneuten Abstimmung der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen. Für den Widerruf der Bestellung von Vorstandsmitgliedern gilt dieses Verfahren entsprechend.

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

Die Satzung kann gemäß § 179 Aktiengesetz nur durch einen Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Soweit nicht zwingende Vorschriften des 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 Übernahmeangebots eintreten kann:

- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 9 Mrd. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorseht, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird;
- Kreditverträge mit Darlehensgebern über einen Betrag von insgesamt 2,0 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 131 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 andere Vertragspartei 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 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. Ein Kontrollwechsel liegt in Bezug auf die Daimler AG vor, wenn eine Person die Kontrolle über die Daimler AG übernimmt, wobei Kontrolle definiert ist als (i) das Innehaben von oder die Kontrolle von mehr als 50% der Stimmrechte, (ii) die Möglichkeit, mehr als 50% der auf Hauptversammlungen ausübaren Stimmrechte zu allen oder nahezu allen Angelegenheiten zu steuern, oder (iii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder von Vorstand oder Aufsichtsrat zu bestimmen. Des Weiteren liegt ein Kontrollwechsel vor, wenn Wettbewerber der HERE-Gruppe beziehungsweise bestimmte mögliche Wettbewerber der HERE-Gruppe aus der Technologiebranche mindestens 25% an der Daimler AG erwerben. Wenn keine der anderen Parteien diese Anteile übernimmt, haben die anderen Parteien das Recht, die Auflösung der There Holding B. V. zu beschließen.

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.

B.57

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. €

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.

Die Bewertung der Risiken erfolgt auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und des möglichen Ausmaßes gemäß den Stufen niedrig, mittel oder hoch. Diese Stufen liegen auch der Bewertung des Ausmaßes von Chancen zugrunde. Auf die Betrachtung der Eintrittswahrscheinlichkeit wird hierbei verzichtet. Bei der Bewertung des Ausmaßes eines Risikos oder einer Chance wird die Wirkung in der Regel 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.57** gezeigten Einteilung und erfolgt vor umgesetzten Maßnahmen. Neben den quantifizierbaren Risiken und Chancen werden im Risikomanagement auch qualitative Risiken und Chancen berücksichtigt. Diese umfassen insbesondere Risiken, die mit den dargestellten Aspekten des nichtfinanziellen Berichts verbunden sind. 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. Dabei 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, Group Compliance und Technical 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.

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.58](#) dargestellt

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen stellen die Rahmenbedingungen für die in den nachfolgenden Kategorien genannten Risiken und Chancen dar und fließen als Prämissen in die Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ein. Der gesamtwirtschaftliche Rahmen hat maßgeblichen Einfluss auf die automobilen Absatzmärkte und damit auf den Erfolg des Konzerns.

Wie die Mehrzahl der Wirtschaftsforschungsinstitute erwartet Daimler, dass die **Weltwirtschaft** nach der spürbaren Wachstumsbeschleunigung des vergangenen Jahres auch 2018 wieder um mehr als 3 % wachsen wird. Der Konjunkturverlauf im Jahr 2017 ist im Kapitel »Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf« dieses Lageberichts ausführlich beschrieben; die Wachstumsannahmen für 2018 werden im »Prognosebericht« erörtert.  S. 95 ff. und S. 170 ff.

Die volkswirtschaftlichen Risiken und Chancen sind an Annahmen und Prognosen über die **Gesamtentwicklung** gekoppelt. Das Verhältnis von Chancen und Risiken ist zum Jahresbeginn 2018 ausgewogener als noch im Vorjahr; dennoch bestehen weiterhin zahlreiche Risiken für die Weltwirtschaft.

In den **USA** könnte die verabschiedete Steuerreform und eine insgesamt expansivere Fiskalpolitik für zusätzliche, bisher nicht berücksichtigte Impulse sorgen. Sollte es dort zu einer deutlich dynamischeren Investitionstätigkeit und damit zu einem kräftigeren Wachstum, verbunden mit positiven Beschäftigungs- und Einkommenseffekten, kommen, könnte die Nachfrage in allen automobilen Geschäftsfeldern davon profitieren. 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, hätten diese Entwicklungen erhebliche Konsequenzen für den Konzernerfolg. Darüber hinaus hätte ein höheres Wachstum in den USA auch Ausstrahlungseffekte auf den Rest der Welt. Die Kehrseite einer solchen expansiven Fiskalpolitik ist allerdings zum einen eine Verschärfung der Verschuldungssituation der USA sowie das Risiko, dass sich die Zentralbank zu stärkeren Zinserhöhungen gezwungen sehen könnte als bislang unterstellt, um einem zu starken Inflationsdruck entgegenzuwirken. Dies würde die schon bestehenden Risiken verstärken, die durch den Ausstieg der US-Zentralbank aus der expansiven Geldpolitik und durch die Anhebung der Leitzinsen entstehen. Als Folge könnten steigende Kreditzinsen die Erholung des Immobilienmarktes und die Investitionsneigung der Unternehmen bremsen. Zudem besteht das Risiko, dass die Aktienkurse

B.58

Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Allgemeine Marktrisiken	niedrig	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	niedrig
Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	niedrig	hoch	Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	niedrig

stark fallen und eine Kettenreaktion an den globalen Aktienmärkten in Gang setzen, mit starken Marktkorrekturen und Phasen außerordentlicher Volatilität an den **globalen Finanzmärkten** als Folge. Derartige Entwicklungen könnten weltweit das Investitionsklima belasten und sich negativ auf die Weltkonjunktur auswirken.

In **Europa** haben die politischen Risiken hinsichtlich der Stabilität der EU beziehungsweise der Währungsunion nach den Wahlausgängen im Jahr 2017 etwas abgenommen. Dennoch lassen separatistische Tendenzen wie zum Beispiel in Katalonien oder anstehende Parlamentswahlen in Italien ein Wiederaufflammen der Euro-Krise nicht völlig unmöglich erscheinen. Darüber hinaus bestehen weiterhin nennenswerte Risiken im Bankensektor einiger Mitgliedsstaaten, und der Anteil an notleidenden Krediten ist stellenweise sehr hoch. Ein weiterer entscheidender Faktor für die wirtschaftliche Entwicklung in Europa ist der weitere Verlauf der Brexit-Verhandlungen. Das Scheitern einer Einigung könnte sich negativ auf das Geschäftsklima und damit auf die wirtschaftliche Entwicklung in Großbritannien und in geringerem Maße in der Eurozone auswirken und die Handelsbedingungen potenziell erschweren. 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 die bedeutendste Absatzregion. Diesen Risiken stehen Chancen für ein stärkeres Wachstum durch eine noch kräftigere Dynamik von Konsum und Investitionen im Euroraum gegenüber, was auch der automobilen Nachfrage auf dem wichtigen europäischen Markt zugutekäme.

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. Der seit der globalen Finanzkrise zu beobachtende enorme Anstieg der Verschuldung, vor allem im Unternehmenssektor, stellt hier ein deutliches Risiko dar. Sollten die Anstrengungen der Regierung, das Kreditwachstum einzudämmen, zu einer deutlicheren Wachstumsverlangsamung führen als aktuell angenommen, hätte das eine spürbare Abkühlung der Weltkonjunktur zur Folge. In China selbst könnte es infolge der Wachstumsverlangsamung zu einer übermäßigen Zunahme von Kreditausfällen kommen, die wiederum zu Turbulenzen im Bankensektor und an den Finanzmärkten führen würden. Insbesondere das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars, für das China inzwischen der mit Abstand größte Einzelmärkt ist, müsste in diesem Fall mit deutlichen negativen Auswirkungen auf seinen Absatz rechnen. Außerdem würde die niedrigere chinesische Nachfrage für einen erneuten Preisverfall bei Öl und anderen (Industrie-) Rohstoffen sorgen, 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 belasten. Hingegen könnte das Wachstum in 2018 auch kräftiger als erwartet ausfallen, falls die chinesische Regierung ihren Kurs der geld- und fiskalpolitischen Straffung weniger konsequent verfolgt als aktuell angenommen. Der daraus resultierende höhere Zuwachs beim gesamtwirtschaftlichen Konsum bietet als Folge weitere Chancen insbesondere für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars.

Die Perspektive der **Schwellenländer** bleibt im Vergleich zum Vorjahr stabil, ist aber weiterhin mit einigen Risiken, überwiegend externer Natur, behaftet. So könnte ein deutlicher Anstieg der Zinsen in den USA vor allem jene Schwellenländer mit hohem Leistungsbilanzdefizit und hoher Auslandsverschuldung in Bedrängnis bringen und deutliche Währungsabwertungen verursachen (z.B. Türkei, Südafrika oder Brasilien). Finanzmarktturbulenzen bis hin zu Währungskrisen wären mögliche Konsequenzen und könnten die Konjunktur in den betroffenen Volkswirtschaften massiv belasten. Auch ein geringeres Welthandelswachstum und niedrigere Rohstoffpreise (unter anderem ein Einbruch der Rohölpreise) als derzeit vorhergesagt hätten negative Wachstumseffekte für Rohstoffexporteure. 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. Importabhängige Volkswirtschaften wie zum Beispiel Indien würden hingegen vom niedrigeren Preisniveau profitieren. Des Weiteren würden auch ein kräftigerer Zuwachs beim Welthandel sowie höhere Rohstoffpreise in rohstoffexportierenden Schwellenländern für entsprechend positive Impulse sorgen und zu höherem Wachstum und damit erhöhter Automobilnachfrage führen.

Angesichts der positiven wirtschaftlichen Situation in weiten Teilen der Welt, inklusive Europa und einiger wichtiger Schwellenländer, besteht die Chance, dass die Weltwirtschaft im Jahr 2018 noch kräftiger wächst als bislang angenommen. Eine stärkere Zunahme der weltweiten Nachfrage würde die Rohstoffpreise weiter stützen und hätte positive Auswirkungen auf Rohstoffexporteure in Südamerika, dem Nahen und Mittleren Osten und Afrika.

Weitere Risiken liegen in **geopolitischen Spannungen**, beispielsweise zwischen Saudi-Arabien und Iran oder in Nordkorea; aber auch Länder wie Russland oder die Türkei bieten weiterhin erhebliches Konfliktpotenzial. Sollte es darüber hinaus 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. Außerdem würde ein Anstieg terroristischer Angriffe den bereits wachsenden Zulauf zu populistischen Parteien noch verstärken und damit Isolationismus fördern und den Welthandel belasten, mit enormen Kosten für die Weltwirtschaft.

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** werden dabei in Risikoszenarien erfasst. Die Risiken können Veränderungen bezogen auf die geplante Geschäftstätigkeit sowie die zugehörigen Fahrzeugabsätze und -bestände 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 Tätigkeitsschwerpunkte der einzelnen Segmente. Auch die Diskussionen um die Zukunft der Dieseltechnologie und die damit verbundenen rechtlichen Unwägbarkeiten sorgen für eine Veränderung der Kundennachfrage, die sich negativ auf den Absatz von Dieselfahrzeugen auswirken kann und mögliche Ergebniseinbußen zur Folge hat. 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 für ein profitables Wachstum und ein effizientes Vorgehen formuliert.

Volatilitäten in Bezug auf die Entwicklungen der Märkte können auch dazu führen, dass sich der Gesamtmarkt oder regionale Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie besser entwickeln als in den internen Prognosen und Prämissen, 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 initiierbaren Maßnahmen zur Nutzung des Chancenpotenzials umfassen eine Kombination aus dezentralen Vertriebs- und Marketingaktionen sowie zentralen, strategischen Produkt- und Kapazitätsplanungen.

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.

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. Im Bedarfsfall werden Anpassungen der Zahlungsmodalitäten vorgenommen und weitere Sicherheiten gewährt. 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 vor allem die Segmente Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks. 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. Zur frühzeitigen Erkennung zugehöriger Risiken wird ein kontinuierliches Monitoring der Wettbewerber durchgeführt. 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. Zudem setzt Daimler unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein, die finanzielle Anreize für Kunden beinhalten.

Weitere Risiken bei Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Daimler Financial Services betreffen die **Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte** und damit die Restwerte der produzierten Fahrzeuge. Insbesondere die bestehenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit Dieselfahrzeugen können sich negativ auf die Restwerte auswirken. 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. Chancen aus einer positiven Entwicklung der Restwerte können sich hingegen aus einem günstigen Marktumfeld für Gebrauchtfahrzeuge sowie einer Verringerung der gewährten Rabatte für Neufahrzeuge ergeben.

Darüber hinaus besteht für die Gesellschaften bei Daimler Financial Services, die gewerbliches Fuhrpark- und Leasingmanagement betreiben, ein Restwertrisiko aus Fremdfahrzeugen, da für den größten Teil der Fahrzeuge 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.

Trotz zunehmender Restwertrisiken hat sich die Eintrittswahrscheinlichkeit der allgemeinen Marktrisiken im Vergleich zum Vorjahr durch eine bessere Marktpositionierung der automobilien Geschäftsfelder gegenüber ihren Wettbewerbern segmentübergreifend von »mittel« auf »niedrig« reduziert.

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 Sicherung 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 automobilien Geschäftsfelder verringern. Risiken und Chancen ergeben sich zudem aus einer nicht fristenkongruenten 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.

Mögliche Restwertrisiken für die automobilien Geschäftsfelder und die Gesellschaften im Geschäftsfeld Daimler Financial Services, die gewerbliches Fuhrpark- und Leasingmanagement betreiben, sind im Abschnitt »Allgemeine Marktrisiken und -chancen« beschrieben.

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 automobilien 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. Die Risikosituation hat sich in Bezug auf Eintrittswahrscheinlichkeit und Ausmaß im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert. Chancen auf den Rohmaterialmärkten bestehen weiterhin aufgrund von positiven Preisentwicklungen bei relevanten Rohmaterialien. Im Vergleich zum Vorjahr reduziert sich jedoch deren Ausmaß durch pessimistischere Annahmen über die zukünftige Entwicklung der Rohstoffpreise von »mittel« auf »niedrig«.

Die **Rohmaterialpreise** im Jahr 2017 waren weiterhin von deutlicher Volatilität geprägt. Aufgrund von weitestgehend unveränderten makroökonomischen Rahmenbedingungen werden in naher Zukunft Preisschwankungen mit unsicheren und uneinheitlichen Trends erwartet. So können die Rohstoffmärkte von politischen Krisen und Unsicherheiten – verbunden mit möglichen Versorgungsengpässen – sowie von der volatilen Nachfrage nach vereinzelten Rohmaterialien beeinflusst werden; damit erhöht sich das Risiko aus Rohmaterialpreisen für die einzelnen automobilien Segmente. 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.

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.

Durch die geplante Elektrifizierung neuer Baureihen und einer Verschiebung der Kundennachfrage von Diesel- zu Benzinmotoren besteht insbesondere im Segment Mercedes-Benz Cars das Risiko eines veränderten Lieferabrufs an fremdbeschafften Teilen von Lieferanten durch Daimler. Für bestimmte Lieferanten könnte dies eine **Über- oder Unterauslastung von Produktionskapazitäten** zur Folge haben. Bei Fixkostenunterdeckungen besteht das Risiko, dass Lieferanten eine Kompensationszahlung einfordern könnten. Auch notwendige Kapazitätserweiterungen bei Lieferanten könnten eine kostenseitige Beteiligung erfordern.

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. Unabhängig davon konnte die Einschätzung der Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen hinsichtlich der Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken auf »niedrig« reduziert werden. Ursächlich hierfür ist insbesondere, dass für das Jahr 2018 absehbare Themen planerisch berücksichtigt sind. Das Ausmaß der Risiken und Chancen bleibt unverändert »hoch«.

Viele Länder und Regionen haben bereits strengere **Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten** von Fahrzeugen erlassen oder bringen aktuell entsprechende Gesetzesvorgaben auf den Weg, zum Beispiel zur Umweltverträglichkeit von Automobilen, einschließlich der Emissionswerte, der Treibstoffeffizienz und der Lärmgeräusche, sowie zum Schadstoffgehalt der Emissionen, der von Produktionsstandorten verursacht 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 oder nicht mehr zugelassen werden können. Die Kosten für die Einhaltung dieser Vorschriften insbesondere für die konventionellen Antriebe sind erheblich, und Daimler erwartet in diesem Zusammenhang einen erheblichen Anstieg der Kosten.

Im Segment **Mercedes-Benz Cars** bestehen Risiken aus Regelungen zum Flottendurchschnittsverbrauch im chinesischen Markt. In der Europäischen Union hat die EU-Kommission im November 2017 einen anspruchsvollen Vorschlag zur künftigen Regelung des CO₂-Ausstoßes von Neufahrzeugen (Zeitraum 2021 bis 2030) vorgestellt. Die Treibhausgas- beziehungsweise Verbrauchsgesetzgebung in den USA trifft die deutschen Premiumhersteller und damit auch das Segment Mercedes-Benz Cars stärker als zum Beispiel die amerikanischen Hersteller. In zahlreichen weiteren Ländern existieren ähnliche Gesetze oder sind derzeit in Vorbereitung, wie 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 staatlichen Fördermaßnahmen.

Falls die negativen Schlagzeilen zum Dieselantrieb und die Androhung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge die Kunden verunsichern würden und sich dadurch dauerhaft Verschiebungen im Antriebsportfolio (weniger Diesel, mehr Benziner) ergeben, wären zur Erreichung der ab 2020 geltenden CO₂-Flottenziele weitere entwicklungs- und produktionsseitige Maßnahmen erforderlich. Andererseits könnten sich bei differenzierenden Fahrverboten in Städten, die Dieselfahrzeuge mit guten Emissionswerten privilegieren, für unsere abgasseitig sehr guten neuen Vier- und Sechszyylinder-Motoren (OM 654, OM 656) 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** gefüllt ist, das bestimmte Kriterien hinsichtlich der Klimafreundlichkeit erfüllt. Für Fahrzeuge, die aufgrund früher erteilter Typgenehmigungen gebaut werden, sah die Richtlinie eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 2016 vor. Fahrzeuge von Mercedes-Benz erfüllen die seit 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, vollumfänglich. Die EU-Kommission hat im Dezember 2016 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) eingeleitet. Die Kommission sieht einen Verstoß gegen die europäische Rahmenrichtlinie für Typgenehmigungen sowie gegen die Richtlinie über Emissionen aus Klimaanlagen in Kraftfahrzeugen durch deutsche Behörden. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die Daimler AG mit Verfügung im März 2017 aufgefordert, die im ersten Halbjahr 2013 aus Sicherheitsgründen noch mit dem früher verwendeten Kältemittel R134a ausgestatteten Fahrzeuge umzurüsten. Daimler hält die Forderung für unbegründet und hat Widerspruch gegen die Verfügung eingelegt. Derzeit geht der Konzern nicht davon aus, dass sich aus diesen Vorgängen wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben.

Strenge Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen sind auch für die Geschäftsfelder **Daimler Trucks** und **Daimler Buses** mit Risiken behaftet, da die gesetzlichen Vorgaben in einigen Ländern schwer zu erfüllen sein werden. So sind für die schweren Nutzfahrzeuge in Japan seit 2006 und in den USA seit 2011 Gesetze zur Reduzierung von Treibhausgasen und Kraftstoffverbrauch in Kraft. China hat 2017 ein Verbrauchsgesetz entwickelt, das auch unsere Exporte von schweren Nutzfahrzeugen dorthin betrifft und ab 2019/2020 hohe Anforderungen stellt. Die Europäische Kommission arbeitet zurzeit an einem Messverfahren zur Erfassung des CO₂-Ausstoßes von schweren Nutzfahrzeugen, das ab 2019 anzuwenden sein wird. Darüber hinaus hat die Europäische Kommission beschlossen, noch im ersten Halbjahr 2018 eine Regulierung zur Begrenzung der CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen vorzustellen. Wir erwarten, dass die von EU-Parlament und Rat zu bestätigenden Grenzwerte ab circa 2025 zu erfüllen sein werden. Auch andere Länder wie zum Beispiel Indien, Südkorea und Brasilien arbeiten an Entwürfen zur Begrenzung des Kraftstoffverbrauchs von schweren Nutzfahrzeugen.

Darüber hinaus arbeiten viele Nationen wie zum Beispiel China, Indien und Brasilien an der Regulierung der Schadstoffemissionen, was diese Länder diesbezüglich auf das Niveau mindestens der Euro VI-Gesetzgebung hebt. Somit müssen Daimler Trucks und Daimler Buses neueste Technologie einsetzen, um diese Anforderungen zu erfüllen.

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. Die im November 2017 von der EU-Kommission präsentierten Vorschläge für die Limitierung der CO₂-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen sind, falls sie vom Parlament und Rat der EU bestätigt werden, sehr anspruchsvoll.

Zusätzlich zu den beschriebenen Emissions- und Verbrauchsbestimmungen nehmen in Städten und Ballungszentren weltweit **verkehrspolitische Restriktionen** zur Bekämpfung von Staus, Lärm und Emissionen an Bedeutung zu. In China wird beispielsweise der limitierte Zugang zu Registrierungsmöglichkeiten von Fahrzeugen fortgesetzt und es werden jetzt auch importierte Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge gezielt vom Zugang zur Registrierung ausgegrenzt (zum Beispiel in Peking, Guangzhou, Shenzhen). Diese Entwicklungen können die Absatzentwicklung insbesondere in den Wachstumsmärkten dämpfen. In europäischen Städten erhöhen zunehmend Diskussionen um Fahrverbote den Druck zur Reduzierung des Individualverkehrs, insbesondere auf jenen mit Dieselfahrzeugen.

Aus diesen Diskussionen beziehungsweise dem Verbot von konventionell angetriebenen Fahrzeugen kann eine Nachfrage nach alternativ betriebenen Fahrzeugen entstehen, insbesondere nach Elektrofahrzeugen sowie nach Mobilitätsdienstleistungen einschließlich Carsharing-Diensten. Um die sich daraus ergebenden Chancen zu nutzen, ist Daimler mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen (unter anderem mit car2go, moovel, myTaxi und Via) 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 aus EU-Freihandelsabkommen auch Chancen für den Daimler-Konzern gegenüber Wettbewerbern entstehen, in deren Ländern keine entsprechenden Abkommen bestehen.

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 und äußert sich vor allem in Local-Content-Vorschriften über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg. Darüber hinaus wird durch Marktzugangsbarrieren wie beispielsweise **Zertifizierungsprozesse** und Verzögerungen von Zertifizierungen oder sehr aufwendige Zollprozeduren versucht, den Zuwachs von Importen zu begrenzen und gleichzeitig mithilfe von **industriepolitischen Maßnahmen** Investitionen ins Land zu holen. Auch Veränderungen von Steuersubventionen 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 Chancen in der Potenzialausschöpfung der Märkte oder logistische Vorteile.

B.59

Unternehmensspezifische Risiken/Chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Produktions- und Technologierisiken	niedrig	hoch	Produktions- und Technologiechancen	-
Informationstechnische Risiken	niedrig	mittel	Informationstechnische Chancen	-
Personalrisiken	niedrig	niedrig	Personalchancen	-
Risiken aus Beteiligungen/Kooperationen	niedrig	mittel	Chancen aus Beteiligungen/Kooperationen	niedrig

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 **A B.59** 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 Kundenakzeptanz 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 Hybrid- und Elektrofahrzeuge, sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität von zentraler Bedeutung. Innovationen und Technologiechancen zur fortschrittlichen und zukunftsfähigen Gestaltung der Produktpalette 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 Herstellung der Produkte in den automobilen Geschäftsfeldern jedoch auch Produktions- und Technologierisiken.

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 sowie 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, werkseitigen Umbaumaßnahmen sowie Verzögerungen in den Anlaufphasen einer Neuerung oder im Produktlebenszyklus zu einer kurzfristigen Verringerung des Produktionsniveaus kommen. 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 von Vertrags- und Kooperationspartnern 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 Fabrikallagen** 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 sowie bei Bedarf redundante Maschinen beschafft.

Die fehlende Verfügbarkeit von Fahrzeugkomponenten zum richtigen Zeitpunkt, Unterbrechungen in der Zuliefererkette sowie mögliche Ausfälle in der Versorgung durch Energieanbieter können insbesondere im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars Engpässe hervorrufen. Zur Vermeidung solcher **Engpasssituationen** wird Wert darauf gelegt, dass Kapazitätsengpässe durch vorausschauende Planung ausgeglichen werden können. Zudem werden im Rahmen des Managements der gesamten Wertschöpfungskette Zulieferwege sowie die Lieferbarkeit und Qualität von Produkten kontinuierlich überwacht. Zur Risikoprävention besteht ein Lieferantenmanagement, mit dem Ziel gegebenenfalls die Lagerbestände rechtzeitig zu erhöhen und alternative Zulieferwege aufzubauen zu können.

Garantie- und Kulanzfälle könnten im Daimler-Konzern entstehen, wenn die Qualität der Produkte nicht den Anforderungen entspricht, Vorschriften nicht vollständig eingehalten werden oder die Unterstützung bei Problemen und der Pflege der Produkte nicht in der benötigten Form gewährt werden kann. Auch Qualitätsprobleme bei in Fahrzeugen verbauten Zulieferkomponenten – wie beispielsweise im Zusammenhang mit den industrieweiten Problemen bei Takata-Airbags – können technische Anpassungen erfordern, die zu erheblichen finanziellen Belastungen führen können. Mögliche Ansprüche werden beim Auftreten solcher Risiken geprüft und bei Bedarf notwendige Maßnahmen bezogen auf betroffene Produkte eingeleitet. 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 korrigierende Maßnahmen am Endprodukt zu vermeiden und damit dem Kunden das bestmögliche Produkt zu liefern.

Die Produktions- und Technologierisiken sind segmentübergreifend bezogen auf das Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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 informationstechnischen Abhängigkeit der Produkte sowie der Geschäfts- und Produktionsprozesse ergeben. Hinzu kommen spezifische Risiken aufgrund der Verwendung und Verfügbarkeit neuer Technologien im Rahmen der Digitalisierung, die unter anderem die Produkte, deren Nutzung oder das operative Geschäft beeinträchtigen können. Darüber hinaus können Risiken aus Cyber-Kriminalität und Hacker-Angriffen nicht ausgeschlossen werden.

Für die Daimler AG als global agierendes Unternehmen ist es von zentraler Bedeutung, dass Informationen aktuell, vollständig und korrekt vorgehalten und ausgetauscht werden können. Hierfür müssen, dem Schutzbedarf der Informationen entsprechend, gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur betrieben werden. Der Konzern beabsichtigt 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, über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg zu identifizieren und zu bewerten.

Aufgrund der wachsenden Anforderungen an Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten hat die Daimler AG vielfältige präventive und korrektive Maßnahmen definiert, um damit verbundene Risiken zu minimieren sowie mögliche Schäden zu begrenzen. Diese Maßnahmen werden laufend an die sich verändernden Umstände angepasst. Zum Beispiel minimiert der Konzern potenzielle Störungen der betrieblichen Abläufe in Rechenzentren durch gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenhaltung, ausgelagerte Datensicherung und hochverfügbar ausgelegte IT-Systeme. Es werden Notfallpläne erstellt, Mitarbeiter geschult und sensibilisiert sowie weitere technische und organisatorische Vorkehrungen getroffen, um handlungsfähig zu bleiben. In einem zentralen Cyber Security Center werden spezifische Bedrohungen analysiert und Gegenmaßnahmen koordiniert. Der Schutz der Produkte und Dienstleistungen vor Gefährdungen durch Hacker-Angriffe und Cyber-Kriminalität wird kontinuierlich ausgebaut.

Trotz aller Vorkehrungen können Störungen in der Informationsverarbeitung und dadurch negative Auswirkungen auf die Geschäftsprozesse und auf IT-basierte Dienstleistungen 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.

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 im Rahmen des Performance-Managements 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 Führungskräfte-nachwuchs 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.

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 in Bezug auf das Ausmaß von »mittel« auf »niedrig«. Die Eintrittswahrscheinlichkeit bleibt unverändert.

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 Wettbewerbssituation in der Automobilindustrie erfolgreich zu begegnen. Über Investitionen in Start-ups fördert Daimler innovative Ansätze in vielen Bereichen des Konzerns.

Der Daimler-Konzern partizipiert grundsätzlich entsprechend seiner jeweiligen Anteilsquote an den Risiken und Chancen aus Beteiligungen.

Durch die Neubewertung einer Beteiligung können sich Risiken und Chancen bezogen auf den Beteiligungsbuchwert für das Segment, dem die Beteiligung zugerechnet wird, ergeben. Aus der Geschäftstätigkeit, einem Verkauf oder Kauf einer Beteiligung könnten zudem finanzielle Verpflichtungen 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 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 Überwachungsprozess, um sie bei Bedarf zeitnah zu unterstützen und deren Profitabilität sicherzustellen. Auch die Werthaltigkeit der Investitionen wird laufend überwacht.

Aufgrund der Wertentwicklung des börsennotierten Portfolios und der zunehmenden, risikobehafteten Investitionen in Start-ups erhöht sich das Ausmaß der Risiken in dieser Kategorie im Vergleich zum Vorjahr von »niedrig« auf »mittel«. Die Eintrittswahrscheinlichkeit bleibt unverändert.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen des Daimler-Konzerns eingegangen. Risiken und Chancen können sich negativ beziehungsweise positiv auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns auswirken. Eintrittswahrscheinlichkeiten und Ausmaß dieser Risiken und Chancen werden in Tabelle [B.60](#) 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 unterschieden werden. Bei den symmetrischen Risiken- und Chancen-Profilen (zum Beispiel Währungs-Exposures) sind Risiken und Chancen gleichermaßen gegeben, während bei den asymmetrischen (etwa Kredit- und Länder-Exposures) überwiegend Risiken vorhanden sind.

Daimler ist grundsätzlich Risiken und Chancen durch die Veränderungen von Marktpreisen, wie Wechselkursen, Zinssätzen, 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, Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs sowie Risiken vorzeitiger Kreditrückzahlungsverpflichtungen 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 Devisenkurserwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermin- und -optionsgeschäften, schrittweise ab und begrenzt hierdurch gleichzeitig Risiken und Chancen. Im Fall

von Übersicherungen durch Exposure-Veränderungen werden diese in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken und -chancen in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundenen Nettovermögens und deren Erträge und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern in der Regel nicht absichert.

Zinsänderungsrisiken und -chancen

Aus Zinsänderungen können Risiken und Chancen sowohl für das operative Geschäft als auch für Finanztransaktionen entstehen. Daimler nutzt eine Vielzahl zinssensitiver Finanzinstrumente dazu, die Liquiditätsanforderungen des laufenden Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Daimler 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 2017 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 Teilelieferungen 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.

B.60

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Wechselkursrisiken	niedrig	hoch	Wechselkurschancen	hoch
Zinsänderungsrisiken	niedrig	niedrig	Zinsänderungschancen	niedrig
Commodity-Preis-Risiken	niedrig	niedrig	Commodity-Preis-Chancen	niedrig
Kreditrisiken	niedrig	niedrig	Kreditchancen	-
Länderrisiken	niedrig	niedrig	Länderchancen	-
Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs	niedrig	mittel	Chancen eines begrenzten Kapitalmarktzugangs	-
Risiken vorzeitiger Kreditrückzahlungsverpflichtungen	niedrig	niedrig	Chancen vorzeitiger Kreditrückzahlungsverpflichtungen	-
Risiken im Zusammenhang mit Pensionsplänen	niedrig	hoch	Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen	hoch
Risiken aus Ratingveränderungen	niedrig	niedrig	Chancen aus Ratingveränderungen	niedrig

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 160](#) 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.

Risiken vorzeitiger Kreditrückzahlungsverpflichtungen

Daimler kann für den Fall nachteiliger Ergebnisse aus laufenden juristischen Verfahren zur vorzeitigen Rückzahlung von zweckgebundenen Krediten verpflichtet werden. Es ist zu erwarten, dass der dadurch entstehende Refinanzierungsbedarf zu höheren Kosten abgeschlossen werden muss.

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 Geschäftsjahrs 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 an 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. 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, Scope 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 über die Daimler Financial Services AG 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 Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) 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, Nachbesserungsarbeiten, 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, kartellrechtliche sowie weitere Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen ausgesetzt. Verschiedene Bundes- und Landesbehörden sowie Institutionen weltweit haben Anfragen gestellt und/oder untersuchen Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Straf- und Kartellrecht. 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 US-Landesbehörden, die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U. S. Securities and Exchange Commission »SEC«), die Europäische Kommission, bei der Daimler einen Kronzeugenantrag gestellt hat, sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (»BaFin«) und das Kraftfahrt-Bundesamt (»KBA«). Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt derzeit Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Daimler hat ferner die Anfragen des Dieselemissions-Untersuchungsausschusses des Deutschen Bundestags umfassend beantwortet. Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation von Daimler ist es möglich, dass weitere zivilrechtliche und strafrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergriffen werden. Dabei könnten beispielsweise strafbewehrte rechtliche Anordnungen im Beweisaufnahmeverfahren, sogenannte Subpoenas, oder sonstige Verfügungen hinsichtlich Unterlagen, Zeugenaussagen oder sonstigen Informationen erlassen werden, weitere Hausdurchsuchungen stattfinden, 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 Marktzulassung neuer oder Rezertifizierung existierender Dieselmodelle notwendig sind, auftreten. Vor dem Hintergrund der Mitteilungen eines Rechtsverstoßes (notices of violation) amerikanischer

Umweltbehörden, die einem anderen Fahrzeughersteller im Januar 2017 erteilt wurden, und der diesbezüglichen Klage der Vereinigten Staaten gegen diesen Fahrzeughersteller aus dem Mai 2017, in der Funktionalitäten, darunter anscheinend auch für Dieselfahrzeuge übliche Funktionalitäten, als sogenannte nicht offengelegte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDs«) und in einigen nicht näher spezifizierten Fällen als unzulässig identifiziert wurden, und in Anbetracht der laufenden behördlichen Anfragen, Ermittlungen und Untersuchungen sowie unserer eigenen internen Untersuchung ist nicht auszuschließen, dass die verschiedenen Behörden zu dem 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 sowie zur vorzeitigen Rückzahlung von Förderkrediten 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.

Nichtfinanzielle Risiken

Die Daimler AG steht als weltweit agierendes Unternehmen im Fokus der Öffentlichkeit. Die Wahrnehmung durch relevante Anspruchsgruppen ist dabei von entscheidender Bedeutung und kann die Reputation des gesamten Daimler-Konzerns beeinflussen [S. 214](#) »Nichtfinanzialer Bericht«. Insbesondere die Haltung des Unternehmens in Bezug auf die Themenbereiche Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte spielt in der aktuellen öffentlichen Wahrnehmung eine zentrale Rolle.

Risiken ergeben sich dabei vor allem im Zusammenhang mit der öffentlichen Diskussion um Dieselfahrzeuge und die damit verbundene grundlegende Infragestellung der Emissionsmessverfahren. Aufgrund der Ablösung des NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) durch das neue Messverfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) verschlechtert sich der CO₂-Flottendurchschnitt. Nach heutigem Kenntnisstand würde dies die Erreichung der CO₂-Ziele ab 2020 erschweren. Zudem ist in den vergangenen beiden Jahren insbesondere die für die Erreichung der anspruchsvollen CO₂-Ziele in der EU wichtige Dieseltechnologie durch Luftqualitätsprobleme in Städten (Überschreitungen der Grenzwerte bei NO_x) unter Druck geraten. Aus diesem Grund wurde in der EU im Juli 2017 das Real-Driving-Emissions-Gesetz (RDE) in Kraft gesetzt. Das Einhalten von Schadstoffemissionsgrenzen unter realen Fahrbedingungen (auf der Straße und nicht wie bisher nur auf dem Prüfstand) ist eine sehr ambitionierte Gesetzgebung, die seit September 2017 sehr aufwendige Abgasnachbehandlungs-technologien und eine detaillierte Dokumentation erfordert. Der aktuelle Fokus in der Öffentlichkeit auf Fahrzeugemissionen sowie deren Messung und Auswirkung auf Mensch und Umwelt gefährdet die Reputation der Automobilindustrie und speziell des Dieselmotors und könnte einen Reputationsschaden für Daimler zur Folge haben. Mit der Entwicklung einer neuen Generation von Dieselmotoren hat Daimler eine überzeugende technische Lösung im Hinblick auf die Reduzierung des Emissionsausstoßes gefunden und wird diese Neuerung sukzessive in die gesamte Produktlinie einführen.

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 in Verbindung mit Compliance werden ebenfalls in den Risikomanagementprozess einbezogen und kontinuierlich überwacht. Regelmäßige Schulungen zielen darauf ab, Compliance-Verstößen vorzubeugen. Zusätzlich zu den beschriebenen Risiken kann es weitere Risiken geben, die sich negativ auf die öffentliche Wahrnehmung und damit die Reputation des Daimler-Konzerns auswirken. Die Haltung des Unternehmens in Bezug auf einzelne Themen aus den Bereichen Nachhaltigkeit, Integrität und soziale Verantwortung 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 – auch bei der Auswahl von Lieferanten – 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.

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die Risiken aus Beteiligungen und Kooperationen infolge zunehmender, risikobehafteter Investitionen in Start-ups erhöht. Die Risiko- und Chancensituation des Daimler-Konzerns in der Gesamtbetrachtung bleibt jedoch im Wesentlichen unverändert. Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, sind weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung 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 der 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 2017 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 2018.

Die Grundlage unserer Einschätzungen für das Jahr 2018 sind weitgehend stabile wirtschaftliche Rahmenbedingungen und die Erwartung, dass sich der positive Trend 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. 155 ff.

Weltwirtschaft

Zu Jahresbeginn 2018 entwickelt sich die Weltwirtschaft weiterhin mit einem soliden Wachstumstempo. Wir gehen davon aus, dass sich diese Dynamik auch im weiteren Jahresverlauf fortsetzen wird. Die Wachstumsperspektiven, sowohl für die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch für die Schwellenländer, sind dabei ähnlich günstig wie im Vorjahr.

Die meisten Konjunkturindikatoren signalisieren für die Wirtschaft der Europäischen Währungsunion (EWU) auch für das Jahr 2018 eine überdurchschnittliche Entwicklung. Ausgehend von einer robusten inländischen Nachfrage sowie einem soliden Beitrag des Außenhandels sollte ein Wirtschaftswachstum von nahezu 2,5% möglich sein. Die Europäische Zentralbank wird die günstigen Konjunkturaussichten dazu nutzen, ihre sehr expansive Geldpolitik der Vorjahre graduell zurückzufahren. Dies gilt primär für das voraussichtliche Auslaufen des umfangreichen Anleiheaufkaufprogramms. Erhöhungen bei den Leitzinsen stehen aus heutiger Sicht dagegen noch nicht auf der Agenda. Erfreulich sind auch die Wachstumsperspektiven für die deutsche Wirtschaft, die ebenfalls um rund 2,5% expandieren könnte. Weil das Jahr 2018 weiterhin durch Unsicherheiten im Zusammenhang mit den EU-Austrittsbedingungen für Großbritannien geprägt sein dürfte, muss für die britische Wirtschaft eine weiterhin eher verhaltene Entwicklung unterstellt werden, ein konjunktureller Einbruch ist aber wenig wahrscheinlich.

In den Vereinigten Staaten deuten die verfügbaren konjunkturrellen Frühindikatoren darauf hin, dass sich der solide Aufschwung der Wirtschaft fortsetzt. Angesichts der stabilen Inlandsnachfrage, moderater Inflation und niedriger Arbeitslosigkeit wird die amerikanische Notenbank voraussichtlich ihren leicht restriktiven geldpolitischen Kurs mit kleineren Zinserhöhungen aufrechterhalten können. In Verbindung mit den Impulsen aus der Steuerreform, die zum Jahresende 2017 verabschiedet wurde, könnten sich ein gesamtwirtschaftliches Plus von gut 2,5% und damit eine leichte Beschleunigung gegenüber dem Vorjahr ergeben.

Auch die Wachstumsaussichten der japanischen Wirtschaft bleiben relativ stabil. Selbst wenn sich die Zuwachsrate beim privaten Konsum und bei den Investitionen geringfügig verringern sollten, wird ein Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts (BIP) zwischen 1 und 1,5% erwartet.

Die Schwellenländer sollten im Jahr 2018 insgesamt wie im Vorjahr ein gesamtwirtschaftliches Wachstum von gut 4,5% erzielen und sich somit entlang ihres langfristigen Trends entwickeln. Die Aussichten für die chinesische Wirtschaft sind, ausgehend von der ausgesprochen robusten Konjunkturentwicklung des Jahres 2017, auch für dieses Jahr günstig. Allerdings erwartet die Mehrzahl der Analysten aufgrund einer Ver-

ringen der staatlichen Stimuli und einer etwas restriktiveren Kreditvergabe eine leichte Verringerung des Wachstums auf rund 6,5%. Während die mittel- und osteuropäischen Volkswirtschaften vermutlich nicht ganz an das starke Wirtschaftswachstum des Vorjahres anschließen dürften, wird für den südamerikanischen Wirtschaftsraum eine konjunkturelle Beschleunigung angenommen. Mit voraussichtlich 2 bis 2,5% BIP-Wachstum bleibt Südamerika aber weiterhin unter seinen Möglichkeiten. Die weitere Stabilisierung der Rohstoffpreise sollte auch den Ländern des Mittleren und Nahen Ostens helfen, die Wachstumsraten bleiben jedoch mit knapp 3% für diese Region eher unterdurchschnittlich.

Insgesamt dürfte die Weltwirtschaft im Jahr 2018 mit einem Wachstum von deutlich mehr als 3% ähnlich günstig expandieren wie im Vorjahr.

Automobilmärkte

Die weltweite **Pkw-Nachfrage** dürfte im Jahr 2018 von einem hohen Niveau ausgehend weiter zunehmen. Nach aktueller Einschätzung ist mit einem leichten Anstieg von rund 2% zu rechnen. Hierbei sind in Europa und in China weitere leichte Marktzuwächse zu erwarten. Der US-amerikanische Markt wird sich in etwa auf dem Vorjahresniveau bewegen, und die Nachfrageerholung in den Schwellenländern dürfte sich fortsetzen.

In Europa erwarten wir insgesamt einen leichten Anstieg der Pkw-Verkäufe. Dabei rechnen wir in Westeuropa angesichts des inzwischen wieder überdurchschnittlich hohen Marktniveaus mit einer in etwa gleichbleibenden Nachfrage. In Osteuropa ist hingegen vor allem infolge der fortgesetzten Erholung des russischen Marktes von einem deutlichen Anstieg der Verkaufszahlen auszugehen. Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sollte das hohe Niveau von etwa 17 Mio. verkauften Einheiten in diesem Jahr halten können. Einen weiteren Anstieg halten wir trotz der günstigen wirtschaftlichen Perspektiven für unwahrscheinlich, weil der Markt auf diesem Niveau als weitgehend gesättigt angesehen werden kann.

Der chinesische Pkw-Markt ist weiterhin wesentlich durch regulatorische Rahmenbedingungen geprägt. Zu Jahresbeginn wurde der Steuersatz für den Kauf kleiner Pkw mit Motorisierungen bis zu 1,6 l Hubraum wieder auf das Normalmaß von 10% angehoben. Das führte am Jahresende 2017 zu vorgezogenen Käufen. In den ersten Monaten des laufenden Jahres ist deshalb mit einer geringeren Marktdynamik zu rechnen. Im Gesamtjahr dürfte der chinesische Pkw-Markt trotzdem leicht zulegen. In Japan gehen wir von einer leichten Korrektur des Pkw-Marktes nach unten aus; die Nachfrage in Indien sollte weiterhin deutlich wachsen.

Dank des anhaltend günstigen weltweiten Investitionsumfelds dürfte die **Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw** in den meisten für uns relevanten Regionen deutlich ansteigen.

In der NAFTA-Region ist mit einer zyklischen Erholung des Lkw-Marktes zu rechnen. In den Gewichtsklassen 6-8 erwarten wir einen signifikanten Anstieg der Verkaufszahlen.

In einem weiterhin günstigen volkswirtschaftlichen Umfeld gehen wir davon aus, dass die Nachfrage in der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) das robuste Marktniveau des Vorjahrs beibehalten wird. In Brasilien ist nach der lang anhaltenden Schwäche phase der vergangenen Jahre damit zu rechnen, dass die etwas schwungvollere wirtschaftliche Erholung auch einen deutlichen Anstieg des Lkw-Marktes mit sich bringen wird, wenn auch von sehr niedrigem Niveau kommend. Auch der türkische Markt sollte von einer niedrigen Ausgangsbasis startend signifikant zulegen. In Russland erwarten wir einen weiteren deutlichen Anstieg der Lkw-Nachfrage.

Die aus Daimler-Sicht wichtigsten asiatischen Märkte dürften im Jahr 2018 ein uneinheitliches Bild zeigen. Auf dem japanischen Markt für leichte, mittelschwere und schwere Lkw rechnen wir mit einer leichten Marktkorrektur auf weiterhin solidem Niveau. Für den indonesischen Lkw-Gesamtmarkt rechnen wir mit einer positiven Entwicklung. In Indien sollte sich die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw vom Marktrückgang des Vorjahrs deutlich erholen. Auf dem chinesischen Markt ist nach dem überhöhten Wert des Vorjahres eine signifikante Korrektur zu erwarten.

Für das Jahr 2018 erwarten wir in der Region EU30 sowohl bei den kleinen Transportern, im kombinierten Segment der mittelgroßen und großen **Transporter** als auch im Segment der mittelgroßen Pickups ein leichtes Marktwachstum. In den USA dürfte die Nachfrage nach großen Transportern leicht über dem Vorjahr liegen. Der Markt für große Transporter in Lateinamerika sollte sich im Jahr 2018 weiter erholen. In China rechnen wir ebenfalls mit einer deutlichen Belebung der Nachfrage in dem von uns adressierten Markt.

Bei den **Bussen** erwarten wir in der Region EU30 ein Marktvolumen auf dem Niveau des Vorjahres. Die Marktsituation in Lateinamerika wird durch den Aufwärtstrend der Wirtschaft in Brasilien und Argentinien deutlich positiv beeinflusst. Nach den deutlichen Rückgängen bis zum Jahr 2016 und der Wende im Jahr 2017 gehen wir davon aus, dass sich die deutliche Markterholung im Jahr 2018 fortsetzt.

Absatz

Mercedes-Benz Cars wird seinen Wachstumskurs im Jahr 2018 fortsetzen. Insgesamt wollen wir den Absatz leicht steigern und damit erneut einen Rekordwert erreichen. Wachstum erwarten wir dabei vor allem in China. Die Basis dafür ist unser attraktives und innovatives Modellportfolio, dessen Vielfalt größer ist als je zuvor.

Insgesamt bringt Mercedes-Benz 2018 über ein Dutzend neue und überarbeitete Fahrzeuge auf den Markt. Vor allem unsere E- und C-Klasse Modellfamilien dürften weiterhin für Absatzimpulse sorgen. Auch unsere neue Generation der Kompaktwagen, die im Frühjahr mit der A-Klasse startet, dürfte sich positiv im Absatz niederschlagen. Unser Fahrzeugangebot wird durch verschiedene Modellpflegen noch attraktiver gemacht: Insbesondere die S-Klasse Limousine, die seit Anfang des Jahres 2018 auch als Coupé und Cabriolet an Kunden ausgeliefert wird, sollte im Luxussegment für Impulse sorgen. Mit dem neuen CLS Coupé, das auf der Los Angeles Auto Show 2017 Premiere feierte, wollen wir die Erfolgsgeschichte dieser Baureihe fortsetzen.

Aber auch mit unseren SUVs, darunter der modellgepflegte GLA, den wir im Jahr 2017 eingeführt haben, sind wir gut positioniert. Die neue G-Klasse wird ab dem Frühjahr in diesem Segment Akzente setzen, und auch die GLC Modelle dürften ihren Wachstumskurs fortsetzen. Außerdem bleibt unsere Sportwagen- und Performance-Marke Mercedes-AMG ein wichtiger Absatztreiber. Immer mehr Kunden begeistern sich für das attraktive und breit gefächerte Fahrzeugangebot von Mercedes-AMG, das wir kontinuierlich ausbauen.

Unser weltweites Produktionsnetzwerk für die Elektromobilität bauen wir gezielt aus. Unter der neuen Marke EQ, die für »Elektrische Intelligenz« steht, werden sowohl Fahrzeuge als auch Services rund um die Elektromobilität angeboten. Bis zum Jahr 2022 wollen wir über das gesamte Mercedes-Portfolio jedes Segment elektrifizieren. Unser Ziel ist es, dass wir unseren Kunden in jedem Segment mindestens eine elektrifizierte Alternative anbieten werden – vom Kompaktwagen bis zum großen SUV. Insgesamt planen wir bis zum Jahr 2022 mehr als 50 elektrifizierte Modelle. Darin enthalten sind mehr als zehn vollelektrische Fahrzeuge, die Plug-in-Hybrid-Varianten und die Modelle mit 48-Volt-Technologie.

Die Marke smart beabsichtigt, ab dem Jahr 2020 in Europa und Nordamerika nur noch Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb anzubieten, und die restlichen Regionen folgen kurz darauf. Die neuen electric drive Modelle, smart fortwo, smart fortwo cabrio und smart forfour (Stromverbrauch kombiniert: 13,1–12,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km) verbinden die Agilität eines smart mit lokal emissionsfreiem Fahren und einem erschwinglichen Preis – die ideale Kombination für urbane Mobilität.

Daimler Trucks geht für das Jahr 2018 davon aus, dass der Gesamtabsatz deutlich über dem Vorjahresniveau liegen wird. Ausschlaggebend dafür ist die spürbare Erholung wichtiger Märkte. In der NAFTA-Region erwarten wir, dass unsere Verkäufe aufgrund der weiteren Markterholung, die seit dem zweiten Halbjahr 2017 spürbar ist, deutlich über dem Vorjahresniveau liegen werden. In der Region EU30 rechnen wir mit Verkäufen in der Größenordnung des Vorjahrs. In Brasilien erwarten wir für das Jahr 2018 einen Absatz, der das niedrige Niveau des Vorjahrs deutlich übertrifft. Für Indien gehen wir von einer deutlichen Absatzsteigerung aus. Mit unserem attraktiven Produktpotential sollten wir unsere Position im indischen Markt weiter ausbauen können. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass wir aus dem erweiterten Angebot an FUSO Fahrzeugen aus indischer Produktion zusätzlichen Absatz in Asien, Afrika und Lateinamerika generieren können. In Indonesien dürfte unser Absatz erneut deutlich wachsen, und in Japan erwarten wir einen Absatz, der in etwa auf dem Niveau des Vorjahrs liegen sollte.

Mercedes-Benz Vans plant für das Jahr 2018 einen deutlichen Absatzanstieg. Besonders starkes Wachstum erwarten wir in China und in den USA. In der Region EU30 rechnen wir ebenfalls mit einem deutlichen Zuwachs, nicht zuletzt auch durch die neue X-Klasse. Im Rahmen unserer Geschäftsfeldstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« haben wir unser Portfolio um die Mercedes-Benz X-Klasse, einen Premium-Pickup für Märkte in Europa, Südafrika, Australien und Neuseeland erweitert. In Lateinamerika ist die Markteinführung für das Jahr 2019 vorgesehen. Zusätzliches Wachstum erwarten wir im Jahr 2018 vom neuen Sprinter, den wir künftig auch in Nordamerika produzieren werden.

Daimler Buses geht davon aus, die Marktführerschaft in seinen wichtigsten klassischen Kernmärkten bei den Bussen über 8 t mit innovativen, zukunftsfähigen und hochwertigen neuen Produkten behaupten zu können. Für das Jahr 2018 rechnen wir insgesamt mit einer deutlichen Absatzsteigerung. Dabei unterstellen wir ein spürbares Absatzwachstum in der Region EU30. Nach dem signifikanten Anstieg im Berichtsjahr rechnen wir in Lateinamerika für das Jahr 2018 mit einer weiteren deutlichen Erholung. Eine positive Absatzentwicklung erwarten wir auch in Indien.

Daimler Financial Services strebt in den kommenden Jahren weiteres Wachstum an. Für das Jahr 2018 erwarten wir weiteres Wachstum beim Vertragsvolumen. Ausschlaggebend hierfür ist insbesondere die starke Neugeschäftsentwicklung des Jahres 2017, die sich im Jahr 2018 auf gleichbleibend hohem Niveau fortsetzen sollte. Neue Marktpotenziale erschließen wir vor allem in China sowie durch 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 und verschiedenen Start-up-Unternehmen aktiv sind, sehen wir weiterhin 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 2018 insgesamt leicht gesteigert werden kann.

Umsatz und Ergebnis

Wir erwarten, dass auch der **Umsatz** des Daimler-Konzerns im Jahr 2018 leicht zunehmen wird. Darin spiegelt sich die insgesamt positive Absatzentwicklung in den automobilen Geschäftsfeldern wider. Wechselkurseffekte werden die Umsatzentwicklung im Jahr 2018 voraussichtlich eher negativ beeinflussen. Dies gilt vor allem für unsere Geschäfte im NAFTA-Raum.

Unsere Geschäftsfelder verfügen über ein sehr attraktives 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 2018 erwarten, profitieren wird und seine Position in wichtigen Märkten ausbauen oder behaupten kann. Bei Mercedes-Benz Cars werden im Jahr 2018 vor allem die E-Klasse Modelle, der Geländewagen GLC, die neuen Cabrios und die neue A-Klasse für weiteres Wachstum sorgen. Dämpfend auf die Umsatzentwicklung wirken hingegen die von uns erwartete Wechselkursentwicklung und Lebenszykluseffekte bei einigen Pkw-Modellen sowie auch eine veränderte Absatzstruktur. Insgesamt erwartet Mercedes-Benz Cars im Jahr 2018 deshalb trotz eines leicht steigenden Absatzes nur einen Umsatz auf dem hohen Vorjahresniveau. Aufgrund der insgesamt positiven Markt- und Absatzerwartungen plant das Geschäftsfeld Daimler Trucks einen leichten und die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Financial Services einen deutlichen Umsatzanstieg.

In regionaler Hinsicht erwarten wir für Asien und Europa nochmals leichte Zuwächse. 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 2018 insgesamt positiv auf das Ergebnis auswirken. Den Grundstein für ein dauerhaft hohes Ergebnisniveau haben wir mit verschiedenen Programmen zur Ergebnisverbesserung gelegt, die wir bereits in den Jahren 2013 bis 2015 umgesetzt haben. Seither führen wir in allen Geschäftsfeldern kontinuierlich weitere Maßnahmen zur langfristigen und strukturellen Optimierung des Geschäftssystems durch. So wollen wir bei Mercedes-Benz Cars im Rahmen des Programms F4L (Fit for Leadership) weitere Effizienzverbesserungen realisieren. Auch Daimler Trucks arbeitet mit seinem Optimierungsprogramm kontinuierlich an Effizienzverbesserungen. Zusammen mit unseren bislang geplanten und teilweise bereits realisierten Kostenoptimierungen wollen wir bis Ende 2018 ergebniswirksame Verbesserungen in Höhe von 1,4 Mrd. € für Daimler Trucks erreichen. Die volle Wirksamkeit dieser Maßnahmen erwarten wir für das Jahr 2019.

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.

Ergebnisdämpfend wirken hingegen die weiterhin sehr hohen Vorleistungen: für unsere Modelloffensive, für innovative Technologien, insbesondere zur Senkung von Verbrauchswerten und zur Elektrifizierung, für die Digitalisierung unserer Produkte und Prozesse sowie für den Ausbau und die Modernisierung der weltweiten Produktionskapazitäten. So werden unsere Vorleistungen für eine erfolgreiche Zukunft im Jahr 2018 nochmals erheblich höher sein als im Jahr zuvor.  S. 174

Auf der Basis der von uns erwarteten Marktentwicklung, der oben genannten Faktoren sowie der Planungen unserer Geschäftsfelder gehen wir davon aus, dass das Konzern-EBIT im Jahr 2018 in der Größenordnung des Vorjahres liegen wird.

Die einzelnen Geschäftsfelder haben beim EBIT für das Jahr 2018 die folgenden Erwartungen:
 Mercedes-Benz Cars: auf Vorjahresniveau,
 Daimler Trucks: deutlich über Vorjahresniveau,
 Mercedes-Benz Vans: leicht unter Vorjahresniveau,
 Daimler Buses: deutlich über Vorjahresniveau und
 Daimler Financial Services: auf Vorjahresniveau.

Bei Mercedes-Benz Cars resultieren positive Effekte aus dem erwarteten Absatzanstieg. Dem stehen insbesondere deutlich höhere Vorleistungen für neue Produkte und Technologien, eine weniger günstige Absatzstruktur sowie negative Wechselkurseffekte gegenüber.

Sowohl Daimler Trucks als auch Daimler Buses sollten vom steigenden Absatz und von den Maßnahmen zur Effizienverbesserung profitieren.

Daimler Financial Services geht davon aus, dass sich das Ergebnis aufgrund des weiter steigenden Vertragsvolumens und der Optimierung der Geschäftsprozesse positiv entwickelt. Höhere Investitionen in neue Geschäfte und der Ausbau der Digitalisierung sowie das gestiegene Zinsniveau und Wechselkurseffekte werden sich voraussichtlich dämpfend auf das Ergebnis auswirken.

Mercedes-Benz Vans erwartet vor dem Hintergrund hoher Vorleistungen für den Modellwechsel beim Sprinter und höherer Kosten durch den Produktionshochlauf der neuen Modelle sowie negativer Wechselkurseffekte einen leichten Ergebnisrückgang. Auch die erwartete Absatzsteigerung dürfte diese Belastungen nicht vollständig ausgleichen.

Free Cash Flow und Liquidität

Die von uns erwartete Ergebnisentwicklung in den Automobilgeschäftsfeldern wird sich auch im Jahr 2018 positiv im Free Cash Flow des Industriegeschäfts niederschlagen. Belastend werden sich aber die nochmals höheren Vorleistungen für neue Produkte und Technologien auswirken. Unter diesen Voraussetzungen gehen wir davon aus, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts deutlich über dem Vorjahreswert liegen dürfte und auch die im Jahr 2018 geplante Dividendausschütt-

tung übertreffen wird. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts im Jahr 2017 durch eine außerordentliche Zuführung in Höhe von 3 Mrd. € in das deutsche Pensionsvermögen der Daimler AG geschmälert wurde.

Für das Jahr 2018 streben wir eine Liquiditätsausstattung an, die der allgemeinen Risikosituation auf den Finanzmärkten sowie dem Risikoprofil unseres Unternehmens angemessen ist. Bei der Bemessung der Höhe der Liquidität werden auch mögliche Risiken in der Refinanzierung beispielsweise aufgrund vorübergehender Verwerfungen an den Finanzmärkten berücksichtigt. Wir gehen jedoch weiterhin davon aus, auch im Jahr 2018 einen guten Zugang zu den Kapitalmärkten und zum Bankenmarkt zu haben. Unseren Finanzbedarf wollen wir vor allem über Anleihen, kurzlaufende Schuldverschreibungen (Commercial Papers), Bankkredite, Kundeneinlagen im Direktbankgeschäft sowie die Verbildung 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 2018 mit attraktiven Konditionen in der Refinanzierung. Darüber hinaus ist es unser Ziel, weiterhin eine hohe finanzielle Flexibilität sicherzustellen.

Dividende

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 5. April 2018 vorschlagen, die Dividende für das Geschäftsjahr 2017 auf 3,65 (i.V. 3,25) € pro Aktie zu erhöhen. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung von 3,9 (i.V. 3,5) Mrd. €. Damit partizipieren unsere Aktionäre am Erfolg des Unternehmens.

Auch in den kommenden Jahren streben wir eine nachhaltige Dividendenentwicklung an. Dabei orientieren wir uns grundsätzlich an einer Ausschüttungsquote von rund 40 % des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses.

Investitionen

Um unsere anspruchsvollen Wachstumsziele zu erreichen, werden wir unser Produktangebot in den kommenden Jahren gezielt erweitern. Gleichzeitig wollen wir den tief greifenden technologischen Wandel in der Automobilbranche federführend mitgestalten können. Dies gilt insbesondere für die zunehmene Elektrifizierung unseres Produktpportfolios und für die digitale Vernetzung unserer Produkte und Prozesse auf allen Stufen der Wertschöpfungskette. Indem wir die ständig wachsen- den 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 Sachanlagen im Jahr 2018 nochmals deutlich steigern.

Nach dem deutlichen Anstieg im Jahr 2017 werden die Sachinvestitionen bei Mercedes-Benz Cars im Jahr 2018 nochmals zunehmen. Dies ist vor allem auf die Produkt offensive und den Ausbau der Produktionskapazitäten zurückzuführen. Zu den wichtigsten Projekten zählen die Nachfolgemodelle der aktuellen Kompaktklasse, der C-Klasse, der Produktanlauf der neuen Geländewagen GLE und GLS sowie weitere neue Benzin- und Dieselmotoren aus den neuen Motorenbaureihen. Umfangreiche Mittel sind auch für die Neuausrichtung unserer deutschen

Produktionsstandorte, den Ausbau unseres internationalen Produktionsnetzwerks sowie das weltweite Produktionsnetzwerk für die Elektromobilität vorgesehen. Daimler Trucks wird im Jahr 2018 vor allem in Folgegenerationen für bestehende Produkte, in neue Produkte, in globale Komponentenprojekte, in die Optimierung des weltweiten Produktionsnetzwerks und in den neuen Daimler Trucks Campus 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 Produktionsverbund 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 Herausforderungen 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 Zukunftsfelder Vernetzung, autonomes Fahren, flexible Nutzung und Services sowie elektrische Antriebe. In diesen Feldern – jeweils einzeln sowie bei der intelligenten Verknüpfung – wollen wir eine Vorreiterposition einnehmen. Um unsere Ziele zu erreichen, werden wir die Ausgaben für Forschung und Entwicklung im Jahr 2018 insgesamt nochmals leicht erhöhen. Bei Mercedes-Benz Cars fließt ein Großteil in die Erneuerung des Produktportfolios. Die wichtigsten Einzelprojekte sind hier die Nachfolgemodelle für die Kompaktwagenmodelle, die Geländewagen GLE und GLS sowie die neue C-Klasse. Außerdem arbeiten wir in erheblichem Umfang an neuen, emissionsarmen Verbrennungsmotoren, der Elektromobilität, der Konnektivität unserer Fahrzeuge sowie an innovativen Sicherheitstechnologien für das autonome Fahren. Bei Daimler Trucks liegen die Schwerpunkte auf Aktivitäten in den Bereichen Kraftstoffeffizienz und Emissionsreduzierung sowie bei Aufwendungen für maßgeschneiderte Produkte und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte. Außerdem spielen die Themen Elektromobilität, Konnektivität und automatisiertes Fahren eine zunehmend wichtige Rolle. Bei Mercedes-Benz Vans stehen die Nachfolgegeneration des Sprinter sowie die Weiterentwicklung von Vito und V-Klasse im Vordergrund. Darüber hinaus treibt Mercedes-Benz Vans die Elektrifizierung seiner gewerblichen Baureihen voran. Ein weiteres 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. Schwerpunkte sind auch bei Daimler Buses alternative Antriebssysteme sowie die Elektrifizierung und die Konnektivität.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Aufgrund des von uns erwarteten Wachstums bei Absatz und Umsatz werden im Jahr 2018 auch die Produktionsumfänge weiter ansteigen. Gleichzeitig greifen die Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, die wir in den zurückliegenden Jahren in allen Geschäftsfeldern durchgeführt haben. Die mittel- und langfristig ausgerichteten Maßnahmen zur strukturellen Verbesserung unserer Geschäftsprozesse dürften zusätzliche Effizienzgewinne ermöglichen. Vor diesem Hintergrund gehen wir davon aus, dass wir unsere Wachstumsziele mit einem nur geringfügig wachsenden Personalbestand erreichen können. Zusätzliche Arbeitsplätze werden insbesondere durch den Ausbau unseres internationalen Produktionsnetzwerks sowie im Bereich Forschung und Entwicklung für Projekte in den Zukunftsfeldern Elektromobilität und Digitalisierung entstehen. Unternehmen, die wir gemeinsam mit chinesischen Partnern betreiben und die in der Mitarbeiterzahl von Daimler nicht berücksichtigt sind, werden voraussichtlich ebenfalls zusätzliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einstellen.

Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Am Ende des Geschäftsjahres 2017 befinden wir uns weiterhin auf einem stabilen und profitablen Wachstumspfad. Wir werden unsere Strategie auch in den kommenden Jahren mit großer Konsequenz umsetzen und damit die Basis für weiteres Wachstum schaffen.

- Mit innovativen Produkten und Dienstleistungen sind wir in den Märkten gut positioniert. Dabei gelingt es uns, neue Käuferschichten anzusprechen, zusätzliche Märkte zu erschließen und unsere Marktposition weltweit auszubauen. 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. Derzeit führen wir in allen Geschäftsfeldern weitere Maßnahmen zur langfristigen und strukturellen Optimierung des Geschäftssystems durch. Damit stärken wir unser Kerngeschäft (CORE) und schaffen die finanzielle Basis für Investitionen in die Zukunft des Unternehmens.
- Unsere Vorleistungen für neue Produkte und Technologien werden wir deshalb im Jahr 2018 nochmals deutlich erhöhen. Insbesondere in den strategischen Zukunftsfeldern Konnektivität, autonomes Fahren, flexible Nutzung und Services und elektrische Antriebe sowie in der intelligenten Verknüpfung dieser Bereiche (CASE) 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 (CULTURE).
- Um auf die hohe Dynamik des Umfeldes, der Märkte, der neuen Wettbewerber und Technologien flexibel reagieren zu können, brauchen wir eine Organisation, die schnelles und agiles Handeln ermöglicht. Im Rahmen des »Projekt Zukunft« streben wir an, die divisionale Struktur von Daimler weiter zu fokussieren und dadurch die Zukunftsfähigkeit der einzelnen Geschäfte zu stärken. (COMPANY).

Mit den vier strategischen Handlungsfeldern CORE, CASE, CULTURE und COMPANY stellen wir die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft, und gerade im Jahr 2017 haben wir dabei wichtige Meilensteine erreicht. Vor diesem Hintergrund blicken wir mit Zuversicht auf das Jahr 2018. Sowohl beim Absatz als auch beim Umsatz erwarten wir höhere Werte als im Vorjahr, und auch beim Ergebnis sollten wir trotz der umfangreichen Aufwendungen für die Zukunftssicherung weiterhin ein sehr hohes Niveau erreichen können.

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 Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.



“ WIR ÜBERZEUGEN MIT
INNOVATIVEN FAHRZEUGEN
UND DIENSTLEISTUNGEN! ”



Die Geschäftsfelder von Daimler haben sich im Jahr 2017 ausgesprochen positiv entwickelt und ihre Wachstumsziele teilweise deutlich übertroffen. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans konnten dank zahlreicher neuer und erfolgreicher Produkte neue Absatzrekorde erzielen. Auch die Geschäftsfelder Daimler Trucks und Daimler Buses haben den Absatz deutlich gesteigert. Aufgrund der positiven Entwicklung des Automobilgeschäfts ist das Geschäftsfeld Daimler Financial Services ebenfalls weiter stetig gewachsen. Mit innovativen Produkten und Dienstleistungen haben wir unsere Marktposition weiter verbessert.

C | Geschäftsfelder

Mercedes-Benz Cars	178 – 183	Daimler Buses	192 – 194
<ul style="list-style-type: none"> - Mercedes-Benz Cars erneut mit Rekordabsatz - Weltpremiere der modellgepflegten Mercedes-Benz S-Klasse - Traumwagenoffensive wird fortgesetzt - Absatzzahlen von Mercedes-AMG erstmalig sechsstellig - smart setzt auf Elektromobilität - Partnerschaft in China vertieft - Umfassender Zukunftsplan für Dieselantriebe - Mercedes gewinnt die Fahrer- und Konstrukteursweltmeisterschaft in der Formel 1 - EBIT mit 9,2 (i. V. 8,1) Mrd. € deutlich über Vorjahr 			
Daimler Trucks	184 – 188	Daimler Financial Services	195 – 197
<ul style="list-style-type: none"> - Deutliche Absatzsteigerung - FUSO eCanter als erster vollelektrischer Leicht-Lkw in Serienproduktion von Daimler Trucks - Eigene Produktmarke E-FUSO für elektrische Lkw und Busse in Japan präsentiert - Vorstellung des vollelektrischen Schulbusses von Thomas Built Buses - Lkw-Platooning auf öffentlichen Highways in den USA - Vernetzte Mercedes-Benz Arocs im fahrerlosen Testbetrieb - Neue Konnektivitätslösungen für Logistikbranche - EBIT mit 2,4 (i. V. 1,9) Mrd. € deutlich über Vorjahr 			
Mercedes-Benz Vans	189 – 191	<ul style="list-style-type: none"> - Neue Spitzenwerte bei Neugeschäft und Vertragsvolumen - Zahl der vermittelten automobilbezogenen Versicherungen weiter gestiegen - Flottengeschäft wächst europaweit - Digitalisierung von Finanzdienstleistungen erfolgreich vorangetrieben - Angebot innovativer Mobilitätsdienstleistungen ausgebaut - car2go wertet Flotten auf und erweitert das Angebot - moovel bietet mobile Ticketing-Anwendungen für Verkehrsunternehmen - mytaxi expandiert weiter und verzeichnet mittlerweile 120.000 registrierte Taxifahrer in 70 Städten - Toll4Europe erhebt Lkw-Maut europaweit - EBIT mit 2,0 (i. V. 1,7) Mrd. € deutlich über Vorjahr 	
<ul style="list-style-type: none"> - Absatz auf Rekordniveau - V-Klasse und Transporter Vito treiben Wachstum - Erste Details zum neuen Sprinter - Marktstart der Mercedes-Benz X-Klasse - Erweiterung der Marco Polo Familie um neuen HORIZON - eVito im Ökosystem für Elektrifizierung - Zukunftsinitiative adVANCE mit ersten Ergebnissen - EBIT mit 1,2 (i. V. 1,2) Mrd. € auf Vorjahresniveau 			

Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz Cars hat seinen profitablen Wachstumskurs im Jahr 2017 fortgesetzt. Absatz und Umsatz haben wir erneut deutlich gesteigert, und auch beim EBIT haben wir trotz hoher Vorleistungen für unsere Produktoffensive und neue Technologien ein Rekordniveau erreicht. Die wichtigste Modellneuheit war im Berichtsjahr die modellgepflegte S-Klasse. Außerdem haben wir mit weiteren attraktiven Coupés und Cabriolets unsere Traumwagenoffensive fortgesetzt. Einen Ausblick auf die anstehende Elektrooffensive und die Mobilität der Zukunft haben wir auf der IAA in Frankfurt mit den Konzeptfahrzeugen EQA und dem smart vision EQ fortwo gegeben.

C.01

Mercedes-Benz Cars

	2017	2016	17/16
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
Umsatz	94.695	89.284	+6
EBIT	9.207	8.112	+13
Umsatzrendite (in %)	9,7	9,1	-
Sachinvestitionen	4.843	4.147	+17
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	6.642	5.671	+17
davon aktiviert	2.388	2.008	+19
Produktion	2.411.378	2.235.352	+8
Absatz	2.373.527	2.197.956	+8
Beschäftigte (31.12.)	142.666	139.947	+2

Weiter auf Wachstumskurs

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars umfasst 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 8 % auf den neuen Höchststand von 2.373.500 Fahrzeugen und der Umsatz um 6 % auf 94,7 Mrd. €. **↗C.01** In nahezu allen Regionen konnte Mercedes-Benz Cars die Marktposition verbessern. Auch das EBIT konnte trotz hoher Vorleistungen für unsere Produktoffensive und neue Technologien um 13 % auf 9,2 Mrd. € gesteigert werden.

Mercedes-Benz erneut mit Rekordabsatz

Den Absatz der Marke Mercedes-Benz haben wir im Jahr 2017 um 9 % auf 2.238.000 Pkw gesteigert und erneut ein Rekordniveau erzielt. **↗C.02** Damit ist die Marke Mercedes-Benz nicht nur deutlich stärker gewachsen als der weltweite Pkw-Markt, sondern war auch erneut die absatzstärkste Premiummarke in der Automobilbranche. Sowohl in Deutschland und zahlreichen weiteren europäischen Kernmärkten als auch in den USA, Kanada, Südkorea und Japan ist die Marke Mercedes-Benz die Nummer eins im Premiumsegment. Darüber hinaus haben wir unsere Position in China nochmals signifikant verbessert.

In Europa hat Mercedes-Benz den Absatz insgesamt um 5 % auf 911.700 Fahrzeuge gesteigert. In den Volumenmärkten Frankreich (+9 %), Italien (+9 %), Spanien (+8 %) und Großbritannien (+4 %) haben wir jeweils deutliche Zuwächse erzielt, und auch in Deutschland wurde das Vorjahresniveau mit 282.600 Fahrzeugen um 2 % übertroffen. In China war Mercedes-Benz im Berichtsjahr weiterhin sehr erfolgreich: Dort ist der Absatz um 28 % auf 595.200 Fahrzeuge gewachsen – wesentlich stärker als der Gesamtmarkt und unsere wichtigsten Wettbewerber. Auch in anderen asiatischen Märkten haben wir neue Absatzrekorde erzielt – beispielsweise in Thailand (+31 %), Indien (+14 %), Südkorea (+9 %) und Taiwan (+7 %). In der NAFTA-Region erreichte der Absatz insgesamt das Vorjahresniveau: Deutliche Zuwächse waren in Kanada und Mexiko zu verzeichnen, während unser Absatz in den USA ebenso wie der Gesamtmarkt leicht zurückging.

C.02

Absatz Mercedes-Benz Cars

	2017	2016	17/16
in 1.000 Einheiten			Veränd. in %
Mercedes-Benz	2.238	2.054	+9
davon: A-/B-Klasse	420	435	-3
C-Klasse	493	490	+1
E-Klasse	398	304	+31
S-Klasse	79	84	-6
SUVs ¹	823	712	+16
Sports Cars	25	27	-10
smart	136	144	-6
Mercedes-Benz Cars	2.374	2.198	+8
davon: Europa	1.014	980	+3
davon: Deutschland	320	314	+2
NAFTA	403	406	-1
davon: USA	338	347	-3
Asien	859	715	+20
davon: China	619	488	+27

¹ Inklusive GLA



Perfekte Kombination aus Performance und Design: Das E-Klasse Cabriolet in der AMG Version.

Den größten Beitrag zum Wachstum leistete die neue E-Klasse. Nachdem nun alle Modellvarianten verfügbar sind, erreichte der Absatz mit 398.200 (+31%) Fahrzeugen ein neues Rekordniveau. Auch unsere Geländewagen waren erneut sehr erfolgreich: Insgesamt stieg der Absatz im SUV-Segment um 16% auf 823.000 Fahrzeuge. Weiterhin sehr gefragt waren auch unsere C-Klasse Modelle, deren Absatz auf 492.700 Limousinen, T-Modelle, Coupés und Cabriolets leicht zulegte. Nicht ganz das hohe Vorjahresniveau erreichte der Absatz der A-/B-Klasse. Einschließlich CLA und CLA Shooting Brake wurden insgesamt 420.200 Fahrzeuge ausgeliefert. Der Absatz der S-Klasse erreichte insgesamt 79.400 Limousinen, Coupés und Cabriolets. In der zweiten Jahreshälfte sorgte die modellgepflegte S-Klasse für neue Absatzimpulse.

Fit For Leadership 4.0

Seit dem Jahr 2012 beweist sich »Fit For Leadership« als zentraler Baustein der strategischen Zukunftsgestaltung von Mercedes-Benz Cars. Mit einem gesamtheitlichen Ansatz verfolgt Fit For Leadership kontinuierliches Wachstum, die Etablierung von wettbewerbsfähigen Strukturen sowie die fortlaufende Steigerung von Effizienz. Das Programm wird konsequent vorangetrieben. Mit der Weiterentwicklung der Programmaktivitäten im Rahmen von Fit For Leadership 4.0 streben wir bis zum Jahr 2025 eine weitere Effizienzverbesserung von 4 Mrd. € an. Dies soll auch dazu beitragen, die höheren künftigen Vorleistungen angesichts des bevorstehenden technologischen Wandels zu kompensieren und die Zielrenditen des Geschäftsfelds im Korridor von 8-10% langfristig abzusichern.

Weltpremiere der modellgepflegten S-Klasse

Mit umfassenden Neuerungen feierte die modellgepflegte S-Klasse im April 2017 ihre Weltpremiere auf der Auto Shanghai. Zu den Highlights zählt eine von Grund auf neue, hocheffiziente Motorenpalette mit einer Reihe neuer Technologien zur Elektrifizierung des Antriebsstrangs. Intelligent Drive macht einen weiteren Schritt in Richtung autonomes Fahren: So wurden unter anderem der Aktive Abstands-Assistent DISTROニック und der Aktive Lenk-Assistent durch neue und modifizierte Funktionen erweitert. Richtungsweisende Technologien wie der Integrierte Starter-Generator (ISG) auf 48-Volt-Basis und der elektrische

Zusatzturbo (eZV) hatten ihre Weltpremiere in der neuen S-Klasse. Der ISG übernimmt Hybridfunktionen wie Boost oder Rekuperieren und ermöglicht so Verbrauchseinsparungen, die bisher der Hochvolt-Hybridtechnologie vorbehalten waren. Auch der weiterentwickelte Plug-in-Hybrid der dritten Generation ist erstmalig in der S-Klasse verfügbar. Durch die auf 13,3 kWh deutlich vergrößerte Batterie, neueste Lithium-Ionen-Technologie und eine optimierte Betriebsstrategie können elektrische Reichweiten von über 50 km (NEFZ) erreicht werden.

Traumwagenoffensive wird fortgesetzt

Mit dem Coupé und dem Cabriolet haben wir im Berichtsjahr die neue E-Klasse Familie komplettiert, die damit innerhalb eines Jahres vollständig erneuert wurde. Das neue E-Klasse Coupé verbindet ausdrucksstarke Coupé-Proportionen, ein klares sowie sinnliches Design und Langstreckenkomfort für vier Personen mit der Schönheit und den klassischen Tugenden eines Gran Turismo. Das neue E-Klasse Cabriolet begeistert seit September 2017 die Kunden in Europa und den USA. Hot und cool zugleich, repräsentiert seine Formensprache Schönheit und Intelligenz. Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt haben wir im September 2017 auch erstmals das Coupé und das Cabriolet der modellgepflegten S-Klasse in der Serien- und AMG-Version vorgestellt. Sie profitieren von den umfassenden Neuerungen, die bei der Limousine eingeführt wurden – zum Beispiel den erheblich erweiterten Fahrassistentenzystemen, dem modernen Widescreen-Cockpit, einer neuen Lenkradgeneration sowie der ganzheitlichen ENERGIZING Komfortsteuerung.

● S. 10f.

EQ – die Marke für Elektromobilität

Bereits im Jahr 2016 hat Mercedes-Benz seine Aktivitäten rund um die Elektromobilität in der neuen Produkt- und Technologie-Marke EQ gebündelt. Vorboten der neuen Marke sind die seriennahe Studie Concept EQ aus dem Jahr 2016 sowie das kompakte Concept EQA, das bei der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) im September 2017 vorgestellt wurde. Das Concept EQA besitzt je einen Elektromotor an Vorder- und Hinterachse. Die Gesamtleistung beträgt über 200 kW, das maximale Drehmoment liegt bei über 500 Nm. Von 0 auf 100 km/h sprintet das Elektrofahrzeug in circa fünf Sekunden. Grundlage für eine

hohe Fahrdynamik und -sicherheit sind der elektrische Allradantrieb mit achsvariabler Momentenverteilung und die tief im Fahrzeugboden zwischen den Achsen installierte Batterie. In Kombination mit der intelligenten Betriebsstrategie von Mercedes-Benz erzielt das Concept EQA, je nach installierter Batteriekapazität, eine Reichweite von bis zu 400 km.

Bis zum Jahr 2022 beabsichtigt Daimler alleine im Pkw-Segment mehr als zehn reine Elektrofahrzeuge im Angebot zu haben – vom smart bis zum großen SUV. Noch in dieser Dekade startet unter der Marke EQ das erste batterieelektrische Serienmodell im SUV-Segment. Es folgt eine Modelloffensive, die sukzessive das Portfolio von Mercedes-Benz Cars mit rein elektrischen Modellen ergänzen wird. Die neue Generation von Elektrofahrzeugen wird auf einer eigens für batterieelektrische Modelle entwickelten Architektur basieren, die in jeder Hinsicht skalierbar und modellübergreifend einsetzbar ist: Radstand und Spurweite sowie alle übrigen Systemkomponenten, insbesondere die Batterien, sind dank des modularen Systembaukastens variabel.

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 kam, auf 300 Exemplare limitiert, im Frühjahr 2017 auf den Markt. Ausblicke auf die mögliche Zukunft der Luxusmarke geben die beiden Konzeptfahrzeuge Vision Mercedes-Maybach 6 und Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet – ein aufsehenerregendes Coupé und ein Cabriolet der Luxusklasse.

Mercedes-AMG: die Performance- und Sportwagen-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 mit nunmehr nahezu 60 Modellen 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. Das Konzeptfahrzeug Mercedes-AMG Project ONE ist ein weiterer Meilenstein der strategischen Weiterentwicklung von Mercedes AMG zur Performance- und Sportwagen-Marke. Das zweisitzige Hypercar bringt erstmals modernste und effizienteste Formel-1-Hybrid-Technologie nahezu eins zu eins von der Rennstrecke auf die Straße. Zusammen mit dem viertürigen AMG GT Concept gibt das Mercedes-AMG Project ONE einen weiteren Ausblick darauf, wie AMG mit der künftigen Performance-Hybrid-Antriebsstrategie die Driving-Performance in der Zukunft definiert.

Das Jubiläumsjahr 2017 schloss die Performance- und Sportwagen-Marke von Mercedes-Benz mit einem Rekord ab: Im Jahr des 50-jährigen Bestehens von Mercedes-AMG lag das Absatzvolumen erstmalig deutlich im sechsstelligen Bereich.

smart setzt auf Elektromobilität

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt gab Daimler im September 2017 bekannt, dass die Marke smart beabsichtigt, in Europa und Nordamerika ab dem Jahr 2020 nur noch Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb anzubieten; die übrigen Regionen sollen kurz darauf folgen. Die neuen electric drive Modelle, smart fortwo, smart fortwo cabrio und smart forfour (Stromverbrauch kombiniert: 13,1–12,9 kWh/100 km;



Mit dem viertürige Hybrid-Showcar Mercedes-AMG GT Concept gibt AMG einen Ausblick auf alternative Antriebskonzepte.



Konzept für Future Mobility: Der smart vision EQ fortwo ist das erste autonome Sharing-Konzeptfahrzeug für die Stadt der Zukunft.

CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km) verbinden die Agilität eines smart mit lokal emissionsfreiem Fahren und einem erschwinglichen Preis – die ideale Kombination für urbane Mobilität.

Mit dem Konzeptfahrzeug »smart vision EQ fortwo« hat smart auf der IAA 2017 seine Vision der urbanen Mobilität der Zukunft präsentiert. Das selbstverständlich elektrisch und zusätzlich autonom fahrende Carsharing-Konzeptfahrzeug zeigt, wie individualisierter, hochflexibler und maximal effizienter öffentlicher Nahverkehr aussehen kann. ☰ S. 33

Das Angebot an Dienstleistungen rund um die Marke smart wird kontinuierlich erweitert. Beispiel hierfür ist »smart ready to drop«: Im Rahmen dieser Dienstleistung werden über verschiedene Logistik-Kooperationspartner Pakete in den Kofferraum zugestellt und Retouren abgeholt. »smart ready to share« ermöglicht Carsharing in geschlossenen Gruppen, beispielsweise innerhalb der Familie, unter Freunden oder in kleinen Unternehmen – äußerst benutzerfreundlich und bequem per App und ohne Schlüsselübergabe.

Im Jahr 2017 haben wir in 46 Märkten weltweit insgesamt 135.500 Fahrzeuge der Marke smart abgesetzt. Besonders beliebt war der smart in China: Nach Deutschland und Italien ist China damit der drittgrößte Absatzmarkt für smart.

Partnerschaft in China vertieft

Um die Erfolgsgeschichte in China fortführen zu können, ist eine nachhaltige Entwicklung mit unseren Partnern vor Ort entscheidend. Mit der Unterzeichnung von zwei Rahmenvereinbarungen wurde die Partnerschaft mit BAIC Motor im Rahmen des deutsch-chinesischen Produktions-Joint-Ventures Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) nochmals gestärkt. Daimler und BAIC Motor investieren gemeinsam in die Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen in Peking und den Bau einer Batteriefabrik, um den Weg für die Einführung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben weiter zu ebnen. Damit schaffen wir die Basis für ein weiterhin nachhaltiges Wachstum und den künftigen Erfolg von Daimler in China, dem bei Weitem größten Automobilmarkt der Welt.

Mit der modellgepflegten Mercedes-Benz S-Klasse, die im April auf der Auto Shanghai 2017 präsentiert wurde, haben wir auch in China eine neue Dimension des Autofahrens eröffnet.

Insgesamt konnten wir den Absatz der Marke Mercedes-Benz in China im Jahr 2017 auf einen neuen Rekordwert anheben. Mit 595.200 Fahrzeugen wurden 28% mehr als im Vorjahr ausgeliefert. Mehr als zwei Drittel der in China verkauften Fahrzeuge stammen aus der lokalen Produktion bei unserer Beteiligungsgeellschaft BBAC.

Globales Produktionsnetzwerk für Elektromobilität

Unsere Werke haben im Berichtsjahr in den Sommermonaten ohne Pause durchproduziert, um die anhaltend hohe Nachfrage aus den Märkten zu bedienen. Im Rahmen seiner Wachstumsstrategie entwickelt das Geschäftsfeld sein flexibles und effizientes Produktionsnetzwerk mit über 30 Standorten auf vier Kontinenten kontinuierlich weiter. So haben wir im Jahr 2017 in Jawor, Polen, den Grundstein für ein neues Motorenwerk gelegt und in Russland in der Region Moskau mit dem Bau eines neuen Fahrzeugwerks begonnen.

Gleichzeitig bereiten wir unser weltweites Produktionsnetzwerk auf die Elektromobilität vor. Wir werden unsere künftigen Elektrofahrzeuge der Produkt- und Technologiemarke EQ im Rahmen der normalen Serienfertigung auf einem Produktionsband mit Verbrennungsmotoren fertigen. Produktionsstandorte für Elektrofahrzeuge sind künftig die Werke Bremen, Sindelfingen, Rastatt sowie Tuscaloosa, Alabama, und Hambach. Auch in China werden wir bei Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) Elektrofahrzeuge für den chinesischen Markt bauen. Damit verfügt Mercedes-Benz Cars künftig über sechs Standorte für Elektrofahrzeuge. Parallel dazu bauen wir unser globales Batterienetzwerk über drei Kontinente auf fünf Fabriken aus. So wurde im Frühjahr 2017 der Grundstein für eine zweite Batteriefabrik in Kamenz gelegt. BBAC wird den chinesischen Markt mit den passenden Batterien versorgen, und die Werke Stuttgart Untertürkheim und Tuscaloosa bekommen ebenfalls eigene Batteriefabriken. Damit stellt sich Mercedes-Benz Cars mit neuen Technologien strategisch für die Zukunft der Mobilität auf.

Umfassender Zukunftsplan für Dieselantriebe

Wir sind überzeugt, dass der Diesel nicht zuletzt wegen seiner niedrigen CO₂-Emissionen auch künftig ein fester Bestandteil im Antriebs-Mix sein wird. Die öffentliche Debatte um den Dieselmotor sorgt aber zunehmend für Verunsicherung bei den Kunden. Deshalb hat der Vorstand der Daimler AG im Juli 2017 einen Zukunftsplan für Dieselantriebe verabschiedet. Dieser Plan umfasst eine massive Ausweitung der bereits laufenden freiwilligen Servicemaßnahmen bei Fahrzeugen in Kundenhand sowie eine schnelle Markteinführung der komplett neu entwickelten Dieselmotorenfamilie.

Bereits seit dem Jahr 2016 bietet Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge an, die ab 2017 in der EU geltenden Emissionsgrenzwerte für den realen Fahrbetrieb einhalten können. Ermöglicht hat dies eine völlig neu entwickelte, modular aufgebaute Familie effizienter und sauberer Dieselmotoren. Sie sollen künftig im gesamten Portfolio von Mercedes-Benz und auch bei den Vans eingesetzt werden. Die vorbildlichen Emissionswerte der neuen Motoren werden auch durch die Messungen unabhängiger Institute bestätigt.

Best Customer Experience

»Best Customer Experience« (BCE) ist ein global angelegtes Marketing- und Vertriebsprogramm im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars. Die wesentliche Triebfeder für unsere Wachstumsstrategie sind innovative Produkte sowie die Erschließung neuer Märkte und Marktsegmente. Mit diesem Programm wollen wir die Vertriebsorganisation und das Marketing noch stärker auf die sich ändernden Kundenwünsche und -bedürfnisse ausrichten und dadurch zusätzliches Wachstum generieren. Ziel ist es,



Eine Ikone erfindet sich neu: Die neue Mercedes-Benz G-Klasse präsentiert sich off- und onroad in Bestform.



Sieg in der Fahrer- und Konstrukteurs-Weltmeisterschaft in der Formel 1: Lewis Hamilton feierte in Kuala Lumpur den vierten Sieg in Folge für den Mercedes-AMG Petronas Motorsport.

die Marke Mercedes-Benz für neue und auch jüngere Zielgruppen noch attraktiver zu gestalten und gleichzeitig loyale Kunden stärker an die Marke zu binden. Dabei fokussieren wir uns mit unserem BCE-Programm systematisch auf den Kunden und sein Bedürfnis nach individueller Kundenbetreuung an jedem Kontaktpunkt mit der Marke, ihren Produkten und ihren Services. Hierfür werden neue Vertriebswege und digitale Portale als innovative Zugänge zur Marke erschlossen. Verschiedene Vertriebsformate wie neue digitale Kanäle ergänzen das Angebot der klassischen Mercedes-Benz Autohäuser und Showrooms.

Unser digitales Ökosystem »Mercedes me« ist ein wichtiger Bestandteil von Best Customer Experience. Es ermöglicht den personalisierten Zugang zur Marke Mercedes-Benz. Für den Kunden wird der Kontakt zu Mercedes-Benz dadurch noch individueller, komfortabler und transparenter. Über Mercedes me können sich Kunden beispielsweise direkt über Dienstleistungen in den Bereichen Mobilität, Konnektivität, Service, Finanzierung und Lifestyle informieren und diese auch nutzen. Mercedes me wird mittlerweile in 36 Märkten von über einer Million Kunden aktiv verwendet und geschätzt. ☰ S.32

Die Initiative »She's Mercedes« der Marke Mercedes-Benz richtet sich gezielt an Frauen. Ziel ist es, die Marke mit dem Stern besonders für Frauen noch attraktiver zu machen und den Anteil weiblicher Kunden zu erhöhen. Neben Community- und Inspirationsplattformen umfasst die Initiative unter anderem Schulungen für Vertriebsmitarbeiter sowie mehr weibliches Verkaufspersonal. ☰ S.32

#4TheTeam: Erfolge im Motorsport

Zum vierten Mal in Folge hat Mercedes-AMG Petronas Motorsport im Jahr 2017 sowohl die Fahrer- als auch die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft in der Formel 1 gewonnen. Das Besondere: Das Team konnte den Titel trotz einer umfassenden Änderung des Reglements verteidigen. Für Lewis Hamilton war es der vierte Titel in seiner Formel-1-Karriere. Mit dem Showcar Mercedes-AMG Project ONE haben wir auf der IAA zudem erstmals ein Fahrzeug vorgestellt, das die Hybridtechnologie aus der Formel 1 von der Rennstrecke auf die Straße bringen könnte. In der Tourenwagenserien DTM konnte Mercedes-AMG Motorsport in 18 Rennen sechs Siege und 14 Podiumserfolge einfahren. Im Zuge einer strategischen Neuausrichtung unseres Motorsport-Engagements haben wir entschieden, zum Ende der Saison 2018 aus der DTM auszusteigen und künftig an der Formel E teilzunehmen. Damit können wir die Leistungsfähigkeit unserer intelligenten batterieelektrischen Antriebe künftig auch im Motorsport demonstrieren und die Marke EQ emotional positiv belegen. Nicht nur aufgrund des signifikanten Imagegewinns und hoher Werbegegenwerte, sondern auch durch wertvolle Erfahrungen aus dem Einsatz von Hybridtechnologie und Leichtbau im Rennsport ist der Motorsport für Daimler ein wichtiger Erfolgsfaktor.

Daimler Trucks

Unser Geschäftsfeld Daimler Trucks konnte im Geschäftsjahr 2017 sowohl den Absatz als auch das Ergebnis deutlich steigern. Bei allem, was wir tun, haben wir unsere Kunden im Fokus. Um unseren Kunden unsere besten Produkte und Lösungen zu bieten, arbeiten wir kontinuierlich an Innovationen. Dabei konzentrieren wir uns auf effiziente und elektrische, sichere und automatisierte sowie vernetzte Lkw. Um uns auf die Bedürfnisse unserer Kunden in den unterschiedlichen Regionen bestmöglich einzustellen, bauen wir unsere Präsenz in den Kernmärkten und in neuen Märkten weiter aus. Über globale Plattformen entwickeln wir weltweit hervorragende Technologien und nutzen Größen- und Geschwindigkeitsvorteile. Fundament zur Umsetzung unserer Strategie ist unsere Unternehmenskultur: Über Länder- und Bereichsgrenzen hinweg arbeiten wir bei Daimler Trucks unternehmerisch, international und offen.

C.03

Daimler Trucks

	2017	2016	17/16
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
Umsatz	35.707	33.187	+8
EBIT	2.380	1.948	+22
Umsatzrendite (in %)	6,7	5,9	-
Sachinvestitionen	1.028	1.243	-17
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.322	1.265	+5
davon aktiviert	45	57	-21
Produktion	476.325	411.265	+16
Absatz	470.705	415.108	+13
Beschäftigte (31.12.)	79.483	78.642	+1

Positive Geschäftsentwicklung bei verhaltener Marktdynamik

Daimler Trucks steigerte den Absatz im Berichtsjahr deutlich auf 470.700 (i.V. 415.100) Einheiten. Der Umsatz lag mit 35,7 (i.V. 33,2) Mrd. € ebenfalls deutlich über dem Vorjahreswert. Insgesamt hatte Daimler Trucks im Jahr 2017 wenig Rückenwind aus den relevanten Märkten, konnte das EBIT dennoch deutlich auf 2,4 (i.V. 1,9) Mrd. € steigern. Mit der eingeleiteten Optimierung der Fixkosten, insbesondere bei der Marke Mercedes-Benz, haben wir einen wichtigen Schritt unternommen, um Daimler Trucks bei der Profitabilität in den kommenden Jahren auf das angestrebte Ziellniveau zu bringen. Zusammen mit unseren bislang geplanten und teilweise bereits realisierten Kostenoptimierungen wollen wir bis Ende 2018 ergebniswirksame Verbesserungen in Höhe von 1,4 Mrd. € für Daimler Trucks erreichen. Wir streben an, dass diese Maßnahmen im Jahr 2019 ihre volle Wirksamkeit erreichen.

C.04

Absatz Daimler Trucks

	2017	2016	17/16
in 1.000 Einheiten			Veränd. in %
Gesamt	471	415	+13
EU30	82	80	+3
davon: Deutschland	32	31	+1
Großbritannien	9	8	+12
Frankreich	8	8	+2
NAFTA	165	146	+13
davon: USA	140	122	+15
Lateinamerika (ohne Mexiko)	31	27	+11
davon: Brasilien	13	12	+11
Asien	149	125	+18
davon: Japan	45	46	-3
Indonesien	43	28	+53
<i>nachrichtlich:</i>			
BFDA (Auman Trucks)	112	78	+44
Gesamt (einschließlich BFDA)	583	493	+18

Absatz deutlich über Vorjahr

Unser Absatz lag mit 470.700 Einheiten um 13% über den Vorjahresverkäufen. In der Region **EU30** (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) setzten wir im Jahr 2017 82.300 (i.V. 79.800) Fahrzeuge ab und lagen damit leicht über dem Vorjahresniveau. Unsere Marke Mercedes-Benz behauptete im mittleren und schweren Segment weiterhin die Marktführerschaft mit einem Anteil von 21,0 (i.V. 20,7) %. Die Absatzentwicklung in Deutschland zeigte sich in der Größenordnung des Vorjahrs mit 31.700 (i.V. 31.500) verkauften Einheiten. In der **Türkei** erreichten wir nach der schwachen Vorjahresentwicklung einen deutlichen Absatzanstieg auf 11.800 (i.V. 9.300) Einheiten. Die dortige Landesgesellschaft von Daimler feierte im Sommer 2017 ihr 50-jähriges Bestehen. Unter dem Dach von Mercedes-Benz Türk ist nicht nur die für das Land zuständige Vertriebsorganisation angesiedelt, sondern auch ein lokaler Entwicklungsbereich für Lkw und Busse sowie die Werke in Aksaray (Trucks) und in Hoşdere (Buses). Erfreulich war auch die Absatzentwicklung in **Russland**. Mit 8.000 (i.V. 2.300) Lkw steigerten wir unsere Verkäufe um mehr als das Dreifache.



Road Efficiency: Der Mercedes-Benz Actros hat seine Kraftstoffeffizienz im Rahmen der Driving Experience Portugal 2017 unter Beweis gestellt.

Ausgehend von einem niedrigen Niveau lag unser Absatz in **Lateinamerika** mit 30.500 (i.V. 27.500) Lkw über dem Vorjahresabsatz. Einen wesentlichen Beitrag lieferte dabei die positive Absatzentwicklung in Argentinien mit 5.600 (i.V. 3.900) Einheiten. In unserem Hauptmarkt **Brasilien** konnten wir unsere Verkäufe auf 13.400 (i.V. 12.100) Fahrzeuge deutlich steigern. Mit unseren Lkw der Marke Mercedes-Benz erzielten wir einen Marktanteil von 27,6 (i.V. 29,8)% im mittleren und schweren Segment. In den kommenden fünf Jahren werden wir in Brasilien rund 600 Mio. € in die Modernisierung der Lkw-Fahrzeugpalette, in digitale Dienste sowie in die beiden Produktionswerke in São Bernardo do Campo und Juiz de Fora investieren. Bis 2022 sollen beide Werke den höchsten Produktionsstandards entsprechen und damit noch wettbewerbsfähiger sein.

Einen wesentlichen Beitrag zu unserem Wachstum lieferte vor allem in der zweiten Jahreshälfte die positive Absatzentwicklung in der **NAFTA**-Region. Wir konnten unsere Verkäufe mit 165.000 (i.V. 145.700) Einheiten deutlich steigern. In den Gewichtsklassen 6–8 bauten wir mit 39,8 (i.V. 39,3)% unseren Marktanteil weiter aus. In der schweren Klasse 8 erreichten wir erneut einen Marktanteil von 40,0 (i.V. 40,0)%. In den Klassen 6–8 blieben wir weiterhin unangefochtener Marktführer. Seit Anfang des Jahres 2017 wird der neue Freightliner Cascadia produziert und ist mit unserem integrierten Antriebsstrang ausgestattet. Rund 95% der Schwerlastmotoren unserer Lkw in den USA und Kanada stammen inzwischen von unserer eigenen Motorenplattform. Den Anteil des automatisierten Getriebes DT12 in den Freightliner Cascadia Lkw und im Western Star 5700 XE konnten wir in den USA und Kanada auf rund 75% steigern. Die Ende 2017 angelaufene lokale Fertigung des mittelschweren Motors DD8 in Detroit markiert einen weiteren Meilenstein unserer Plattformstrategie. Im Jahr 2018 folgt der Hochlauf des Motors DD5.

In **Asien** steigerten wir den Absatz um 18% auf 148.600 Lkw. In **Japan** blieben unsere Verkäufe mit 44.800 (i.V. 46.400) Lkw leicht unter dem Vorjahresniveau. Unsere Marke FUSO erreichte im japanischen Lkw-Gesamtmarkt einen Marktanteil von 19,6 (i.V. 20,4)%. Mit dem neuen Schwerlast-Lkw Super Great unterstreichen wir den Anspruch, unsere Position im japanischen Markt weiter auszubauen, und setzen auch hier neue Maßstäbe bei Effizienz, Sicherheit und Konnektivität. Das neue FUSO Flaggschiff greift, wie auch die neuesten schweren Lkw von Freightliner und Mercedes-Benz, auf Komponenten unserer globalen Plattformstrategie zu und nutzt neben dem gemeinsamen Antriebsstrang auch eine standardisierte Elektrik-/Elektronik-Architektur. In **Indonesien** lagen unsere Verkäufe mit 42.700 (i.V. 28.000) Einheiten deutlich über dem Vorjahresabsatz. In unserem indonesischen Montagewerk in Wanaherang ist erstmals ein Mercedes-Benz Lkw vom Band gelaufen. Daimler Trucks produziert hier künftig schwere Lkw von Mercedes-Benz für den indonesischen Markt. Somit sind wir in Zukunft in Indonesien mit den beiden Marken FUSO und Mercedes-Benz vertreten. **Im Nahen und Mittleren Osten** lagen unsere Verkäufe mit 23.600 (i.V. 17.600) Lkw im vergangenen Jahr deutlich über dem niedrigen Vorjahresniveau.



Der FUSO eCanter ist unser erster leichter Serien-Lkw mit reinem Elektroantrieb.

In **Indien** war die erste Jahreshälfte von der Kaufzurückhaltung im Zusammenhang mit regulatorischen und steuerlichen Änderungen geprägt. Auch wenn der indische Lkw-Markt hinter dem Vorjahr zurückblieb, konnten wir unseren Absatz im fünften Jahr seit Einführung der Marke BharatBenz auf 16.700 (i. V. 13.100) Lkw deutlich steigern und unseren Marktanteil auf 9,1 (i. V. 6,8)% ausbauen. Begünstigt wurde diese Entwicklung unter anderem durch die neu eingeführte Emissionsstufe Bharat Stage IV, die unsere BharatBenz Lkw bereits vor der Einführung im April 2017 erfüllten. Inzwischen sind über 60.000 BharatBenz Lkw auf indischen Straßen unterwegs, weitere 14.000 Lkw wurden von dort in mehr als 40 Märkte in Asien, Lateinamerika und Afrika exportiert.

Präsenz in wichtigen Wachstumsregionen

Im weltweit größten Lkw-Markt **China** hält die Daimler AG einen Anteil von 50% an der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), einem Joint Venture mit Beiqi Foton Motor Co. Ltd. Seit 2012 werden dort mittelschwere und schwere Lkw der Marke Auman produziert. Einhergehend mit der deutlichen Markterholung in China lag der Auman Absatz mit 112.400 (i. V. 77.800) Lkw signifikant über den Verkäufen des Vorjahrs. Seit dem Start des Joint Ventures wurden mehr als 460.000 Auman Lkw abgesetzt. Im **Iran** hat Mercedes-Benz Trucks im Jahr 2017 einen Rahmenvertrag für ein Joint Venture mit der Iran Khodro Industrial Group unterzeichnet. Damit wurde die Grundlage für künftige Vertriebstätigkeiten im Sales- und Aftersales-Geschäft für Mercedes-Benz Lkw im Iran geschaffen.

Darüber hinaus hat Daimler Trucks mit Mayan, einem Unternehmen der Mammut Group, für die Marke FUSO eine Liefervereinbarung unterschrieben. Die Lieferung von FUSO Lkw in den Iran hat bereits im abgelaufenen Geschäftsjahr begonnen.

Elektrifizierung hat höchste Priorität

Bereits im Jahr 2016 hatte Mercedes-Benz einen vollelektrischen schweren Lkw für den Verteilerverkehr vorgestellt. Im vergangenen Jahr präsentierten wir mit der neuen japanischen Produktmarke **E-FUSO** eine eigene Marke für elektrische Lkw und Busse. In den kommenden Jahren ist geplant, dass alle FUSO Lkw- und Bus-Modelle eine zusätzliche Elektrovariante erhalten. Mit der Vorstellung des neuen vollelektrischen schweren Lkw **»E-FUSO Vision One«** für den regionalen inner- und zwischenstädtischen Verteilerverkehr untermauern wir unseren Anspruch, Vorreiter im Bereich elektrischer Nutzfahrzeuge zu sein. Der Vision One verfügt mit einer Batteriekapazität von 300 kWh über eine Reichweite von bis zu 350 Kilometern. Wir wollen bereits in vier Jahren in reifen Märkten die Serienversion des schweren Verteiler-Lkw von FUSO einführen. S. 34. In New York haben wir mit dem **FUSO eCanter** im September nach unserer Marktkenntnis den weltweit ersten vollelektrischen Leicht-Lkw aus Serienproduktion unter anderen an United Parcel Service (UPS) übergeben. In Europa und Japan sind weitere führende Logistikdienstleister unter den ersten Kunden der Kleinserienproduktion. Sie werden den vollelektrischen Leicht-Lkw künftig im urbanen Zustellverkehr für vielfältige Speditionsaufgaben einsetzen. Innerhalb der nächsten Jahre planen wir, insgesamt

500 Lkw dieser Generation an ausgewählte Kunden zu liefern. Die Großserienproduktion soll voraussichtlich 2019 beginnen. In die Entwicklung des Fahrzeugs flossen die umfassenden Erfahrungen aus mehreren Kundenerprobungsphasen in Portugal und Deutschland ein. Seit Juli 2017 werden die eCanter Modelle für Europa und die USA im portugiesischen Tramagal gebaut, die Lkw für Japan kommen aus Kawasaki. Dort steht seit Mai auch die erste Schnellladestation auf dem japanischen Markt für elektrische Lkw zur Verfügung. Thomas Built Buses, das Tochterunternehmen von Daimler Trucks North America, hat im September einen **vollelektrischen Schulbus** vorgestellt, der ab 2019 produziert werden soll. Die 160-kWh-Batterie soll eine Reichweite von bis zu 160 Kilometern ermöglichen. Bei Bedarf sorgen zusätzliche Batteriemodule für eine größere Reichweite. Bei der Entwicklung des »Saf-T-Liner C2 Electric Bus« profitierte Thomas Built Buses maßgeblich vom Elektro-Know-how der Daimler AG. Begleitend zu den Aktivitäten auf Fahrzeugseite hat Daimler Trucks im vergangenen Jahr in das 2012 gegründete israelische Unternehmen **StoreDot Ltd** investiert. Zudem wurde eine strategische Partnerschaft vereinbart. StoreDot ist Vorreiter bei Nanotechnologie-Werkstoffen und eines der führenden Unternehmen für elektrische Ladesysteme und Energiespeicherwerkstoffe. Der Schwerpunkt der Kooperation liegt dabei auf dem Schnellladen von Batterien, um Kunden eine höhere Fahrzeugauslastung zu ermöglichen.

Lkw-Platooning auf öffentlichen Highways in den USA

Daimler Trucks testete im abgelaufenen Jahr als erster Lkw-Hersteller digital gekoppelte Lkw auf öffentlichen Straßen in den USA. Das sogenannte Platooning kann durch Konnektivität und teilautomatisiertes Fahren aufgrund verringelter Fahrzeugabstände für eine erhöhte Kraftstoffeffizienz, für eine Entlastung des Fahrers und für mehr Sicherheit sorgen. Tests mit drei miteinander vernetzten und teilautomatisiert fahrenden Mercedes-Benz Actros wurden im Jahr 2016 auch schon in Deutschland durchgeführt. Für die Kopplung von zwei Freightliner New Cascadia nutzt Daimler Trucks North America (DTNA) die WLAN-basierte V2V-Kommunikation in Verbindung mit Fahrerassistenzsystemen, die im neuen Cascadia unter dem Produktnamen Detroit Assurance 4.0 verbaut sind. Hierzu zählen der Abstandshalte-Assistent, Spurhalte-Assistent und Notbrems-Assistent. DTNA reagiert damit auf ein wachsendes Kundeninteresse an Lösungen für automatisiertes und vernetztes Fahren im Nutzfahrzeug und untersucht in den USA gemeinsam mit Flottenkunden, wie sich Platooning-Lösungen auf den Flottenbetrieb auswirken können.

Getestet wurden die Lkw bereits auf dem neuen Testgelände von DTNA in der Hochwüste von Oregon. Das neue, über 35 Hektar große Testgelände ermöglicht es zudem, unsere Fahrzeuge für die NAFTA-Region unter schwierigen klimatischen Bedingungen zu erproben. Auf dem Gelände sollen auch Testfahrten für automatisiertes Fahren durchgeführt werden.



Der neue Freightliner Cascadia überzeugt hinsichtlich Kraftstoffeffizienz, Konnektivität und Sicherheit.

Vernetzte Mercedes-Benz Arocs im fahrerlosen Testbetrieb

Daimler Trucks arbeitet weiter daran, durch automatisiertes Fahren im normalen Straßenverkehr den Fahrer zu entlasten und die Verkehrssicherheit auf Highways und Autobahnen zu erhöhen. Parallel dazu testet Daimler Trucks auch das fahrerlose Fahren in abgesperrten Bereichen. Hier bieten sich zusätzliche Potenziale, um die Produktivität der Kunden signifikant zu steigern. Ausgestattet mit einem **Remote Truck Interface** (RTI), das im technologischen Kontext zum automatisierten Fahren entwickelt wird, demonstrierten vier Mercedes-Benz Arocs eine neue Dimension der Schneeräumung eines Flugfelds. Über das RTI sind alle Fahrzeuge mittels telematischer Systeme voll vernetzt und können im Fahrzeugverbund sowohl führen als auch folgen. Die Fahrzeugfunktionen können fernbedient werden und ermöglichen somit eine Steuerung des Lkw-Konvois außerhalb der Fahrerkabine. Folgefahrzeuge des Fahrzeugverbundes können somit fahrerlos zur Schneeräumung eingesetzt werden. Das Projekt entstand in enger Zusammenarbeit zwischen der Daimler-Innovationsschmiede Lab1886, Daimler Trucks und der Fraport AG.

Neue Konnektivitätslösungen für Logistikbranche und Lkw-Service

Das **Truck Data Center** bildet die Grundlage für unsere digitalen Dienste rund um den Lkw und wird als wichtiger Bestandteil der **Plattformstrategie** markenübergreifend bei Daimler Trucks verbaut. Das Vernetzungsmodul empfängt Lkw-Daten, wertet diese aus und kommuniziert mit der Infrastruktur, anderen Fahrzeugen und weiteren Logistikteilnehmern. Über darauf zugreifende, an lokalen Kundenbedürfnissen ausgerichtete Konnektivitätslösungen von **Fleetboard**, **Detroit Connect** und **Truckconnect** erhalten Logistikunternehmen umfassende Einblicke und aufschlussreiche Analysen für ihre Flotten und Zugang zu neuen digitalen Vernetzungsdiensten. Datenvielfalt und Technologien bieten neue Möglichkeiten, die Profitabilität der Logistikbranche maßgeblich zu steigern: Über eine Reihe neuer Apps lassen sich nun relevante Informationen wie beispielsweise die Flottenauslastung, Fahrzeugpositionen, Kosten- sparpotenziale, Kraftstoffverbrauch oder Auswertungen zur Fahrweise aufzeigen. Daimler Trucks führte darüber hinaus zur Optimierung des Fahrzeugservice mit **Mercedes-Benz Uptime** im vergangenen Jahr einen neuen digitalen Dienst ein. Damit vernetzen wir den Lkw mit dem Mercedes-Benz Service und dem Transportunternehmen und ermöglichen eine deutlich bessere Planbarkeit und höhere Effizienz durch maximale Fahrzeugverfügbarkeit. Ungeplante Reparaturen können weitgehend vermieden und planmäßige Werkstattaufenthalte weiter optimiert werden.



Das Vernetzungsmodul „Truck Data Center“ bildet künftig markenübergreifend das Gehirn des vernetzten Lkw bei Daimler Trucks.

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans setzte im Jahr 2017 den Erfolgskurs der Vorjahre fort und verbuchte einen neuen Absatzrekord, und das EBIT lag mit 1,2 Mrd. € auf dem hohen Niveau des Vorjahres. Wachstumstreiber war insbesondere das Midsize-Segment mit dem Transporter Vito und der Großraumlimousine V-Klasse. Mit der Erweiterung unseres Produktpportfolios um die X-Klasse, dem ersten Pickup eines Premiumherstellers, setzen wir unsere Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« konsequent fort. Im Rahmen der Zukunftsinitiative »adVANCE« lieferte Mercedes-Benz Vans erste konkrete Ergebnisse und setzt seinen Wandel vom Fahrzeugherrsteller zum Anbieter ganzheitlicher Transport- und Mobilitätslösungen für den Güter- und Personenverkehr konsequent fort. Unter anderem plant Mercedes-Benz Vans die Elektrifizierung seiner gewerblichen Flotte, beginnend in der zweiten Jahreshälfte 2018 mit dem Vito.

Neuer Bestwert beim Absatz

Mercedes-Benz Vans erzielte im Geschäftsjahr 2017 einen weiteren Absatzrekord; mit 401.000 Einheiten wurde der Vorjahreswert um 12 % übertroffen. Auch der Umsatz lag mit 13,2 (i. V. 12,8) Mrd. € über dem Vorjahresniveau. Das EBIT erreichte 1.181 Mio. € und lag damit auf dem hohen Niveau des Vorjahrs.

auf 111.800 Fahrzeuge zu. Der Absatz des Mercedes-Benz Citan erreichte 26.100 (i. V. 24.900) Fahrzeuge. Die Großraumlimousine V-Klasse übertraf mit 59.300 abgesetzten Einheiten das Vorjahresvolumen um 22 %. Und auch die X-Klasse ist zum Jahresende mit einem Absatz von 3.300 Fahrzeugen erfolgreich angelauft.

Wachstumskurs fortgesetzt

Mercedes-Benz Vans war mit seinen Produkten auch im abgelaufenen Geschäftsjahr 2017 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. Mit der X-Klasse adressieren wir unterschiedlichste Kunden im privaten wie gewerblichen Bereich.

In der Region EU30, unserer Kernregion, konnten wir den Absatz um 9 % auf 273.300 Einheiten steigern. Unter anderem legten die Märkte in Großbritannien (+12 %), Spanien (+10 %), Italien (+13 %), Polen (+17 %), Schweiz (+10 %) und Österreich (+14 %) jeweils zweistellig zu. Auch im wichtigen deutschen Markt wuchs Mercedes-Benz Vans deutlich (+10 %). Dabei erzielten wir in Deutschland mit 105.800 (i. V. 96.100) Einheiten ebenfalls einen neuen Höchstwert beim Absatz. Ebenfalls positiv entwickelten sich die Verkäufe in der Türkei (+14 %) und in Russland (+6 %).

Auch in der NAFTA-Region befindet sich Mercedes-Benz Vans weiterhin auf Wachstumskurs. Der Absatz legte auf 44.800 (i. V. 43.400) Einheiten zu. Dabei erreichten wir in den USA mit 34.200 (i. V. 33.700) Einheiten einen neuen Höchstwert.

Sehr erfreulich war die Absatzentwicklung in Lateinamerika: Hier stieg der Absatz deutlich um 31 % auf 16.400 Einheiten. In China legte der Absatz gegenüber dem Vorjahr – getrieben durch unsere in 2016 eingeführten neuen Modelle im Midsize-Segment – nochmals sehr deutlich um 75 % zu.

Insgesamt haben wir im Berichtsjahr weltweit 200.500 (i. V. 193.400) Sprinter in seinem letzten vollen Lebenszyklusjahr abgesetzt. Im ersten Halbjahr 2018 steht bereits die Nachfolgegeneration des Sprinter bereit. Im Midsize-Segment übertraf der Absatz im Jahr 2017 mit insgesamt 171.100 (i. V. 140.800) Einheiten den Vorjahreswert deutlich. Und auch im gewerblichen Segment stiegen die Verkäufe. Der Vito legte deutlich um 21 %

C.05

Absatz Mercedes-Benz Vans

	2017	2016	17/16
€-Werte in Millionen	Veränd. in %		
Umsatz	13.164	12.835	+3
EBIT	1.181	1.170	+1
Umsatzrendite (in %)	9,0	9,1	-
Sachinvestitionen	710	373	+90
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	565	442	+28
davon aktiviert	310	238	+30
Produktion	405.129	368.574	+10
Absatz	401.025	359.096	+12
Beschäftigte (31.12.)	25.255	24.029	+5

C.06

Absatz Mercedes-Benz Vans

	2017	2016	17/16
	Veränd. in %		
Gesamt	401.025	359.096	+12
EU30	273.297	249.860	+9
davon: Deutschland	105.781	96.130	+10
NAFTA	44.815	43.354	+3
davon: USA	34.158	33.749	+1
Lateinamerika (ohne Mexiko)	16.378	12.497	+31
Asien	33.641	22.526	+49
davon: China	23.801	13.636	+75
Übrige Märkte	32.894	30.859	+7

Mercedes-Benz Vans investiert in die Zukunft

Mercedes-Benz Vans setzt seine Geschäftsfeldstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« weiter erfolgreich um. Gleichzeitig haben wir die Grundlagen für weiteres künftiges Wachstum gelegt. Ausgehend von seiner starken Position kündigte Mercedes-Benz Vans im Februar 2017 allein für 2017 und 2018 Investitionen von insgesamt über 2,0 Mrd. € an. Diese fließen in die Erweiterung und Erneuerung des Produktpportfolios sowie neue Services. Zu den Investitionsschwerpunkten zählen insbesondere die neue Mercedes-Benz X-Klasse und der neue Sprinter sowie innovative Gesamtlösungen rund um die Fahrzeuge von Mercedes-Benz Vans.

Marktstart der Mercedes-Benz X-Klasse

Seit Ende des Berichtsjahres liefert Mercedes-Benz Vans die neue X-Klasse, den ersten Pickup eines Premiumherstellers, in Europa an Kunden aus. Anfang 2018 folgen Südafrika und Australien, und im Jahr 2019 wollen wir in Argentinien und Brasilien in den Markt eintreten. Das Segment der mittelgroßen Pickups ist global, volumenstark und verfügt zudem über weiteres Wachstumspotenzial. Die X-Klasse mit Platz für bis zu fünf Personen ergänzt dabei die geschätzten Stärken eines Midsize-Pickups um die typischen Mercedes-Benz Eigenschaften Fahrdynamik, Komfort, Design, Sicherheit, Vernetzung und umfassende Individualisierung. Zur Auswahl stehen drei Ausstattungsvarianten, Hinterradantrieb und zuschaltbarer oder permanenter Allradantrieb (permanent ab Mitte 2018), Sechsgang-Handschaltung und Siebengang-Automatikgetriebe sowie ein vielfältiges, von Mercedes-Benz entwickeltes Zubehörprogramm.

Ausblick auf den neuen Sprinter: Sprung vom reinen Fahrzeug zur Gesamtsystemlösung

Mercedes-Benz Vans wird den neuen Sprinter im zweiten Quartal 2018 in den europäischen Markt einführen, die weiteren Märkte folgen sukzessive. Bereits im Jahr 2017 gab das Geschäftsfeld konkrete Details zum neuen großen Transporter bekannt. Der neue Sprinter wird voll vernetzt und damit Bestandteil des Internet der Dinge. Darüber hinaus wird er durch seine einzigartige Skalierbarkeit, Elektroantrieb und individuelle Hardwarelösungen für den Laderaum sowie durch die Kombination mit Sharing- und Mietangeboten zur ersten Gesamtsystemlösung von Mercedes-Benz Vans. Die Integration dieser Innovationen orientiert sich ausschließlich am individuellen Kundennutzen der einzelnen Branchen und erleichtert unter anderem den Arbeitsalltag von Fahrern und Flottenmanagern spürbar.

Mercedes-Benz Vans ist der einzige Hersteller im Segment großer Transporter, der weiterhin auch in Deutschland produziert. Hierfür investiert Mercedes-Benz Vans insgesamt 450 Mio. € in das Leitwerk der weltweiten Sprinter-Produktion in Düsseldorf sowie in das Sprinter-Werk im brandenburgischen Ludwigsfelde. Der Sprinter mit batterieelektrischem Antrieb wird in Düsseldorf vom Band rollen. Zudem wird dieser Standort weltweites Kompetenzzentrum für Sprinter mit Elektroantrieb. Auch das Werk im argentinischen González Catán bei Buenos Aires hat im Jahr 2017 mit den Vorbereitungen für die Produktion des neuen Sprinter begonnen. Hierfür werden am Standort 150 Mio. US-\$ investiert und über 500 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Zusätzlich laufen die Baumaßnahmen für das neue Sprinter-Werk in North Charleston im US-Bundesstaat South Carolina erfolgreich weiter. Mercedes-Benz Vans investiert hierfür rund 500 Mio. US-\$ und wird insgesamt bis zu 1.300 Stellen schaffen.



Die neue Mercedes-Benz X-Klasse ist der erste Pickup eines Premiumherstellers.



Der Mercedes-Benz eVito ist seit November 2017 bestellbar und wird ab der zweiten Jahreshälfte 2018 lieferbar sein.

Erweiterung der Marco Polo Familie um neuen HORIZON

Mercedes-Benz Vans erweiterte im Januar 2017 seine Produktfamilie der kompakten Reise- und Freizeitmobile um ein weiteres Mitglied: Nach dem Marco Polo und dem Marco Polo ACTIVITY ergänzt der neue Marco Polo HORIZON unser Portfolio. Der Marco Polo HORIZON verbindet dank vielfältiger Sitzkonfigurationen mit bis zu sieben Sitz- und fünf Schlaufplätzen maximale Funktionalität mit dem hochwertigen Design der V-Klasse. Das neue kompakte Freizeitmobil mit Stern richtet sich an trendbewusste Abenteurer, die ein flexibles und funktionales Fahrzeug für Kurzurlaube und Outdoor-Aktivitäten suchen, aber gleichzeitig nicht auf einen stilvollen Auftritt verzichten möchten.

Voll in Fahrt: Zukunftsinitiative »adVANCE« liefert erste konkrete Ergebnisse

Mit seiner Zukunftsinitiative adVANCE wandelt sich Mercedes-Benz Vans vom Hersteller weltweit erfolgreicher Transporter zum Anbieter ganzheitlicher Systemlösungen für den Transport von Waren und die Beförderung von Personen und ist damit Pionier der Branche. Wir verfolgen das Ziel, neue Geschäftsmodelle und maßgeschneiderte Lösungen angepasst an die jeweiligen Branchen unserer Kunden zu entwickeln.

Mercedes-Benz Vans informierte dazu im November 2017 über seine Pläne, alle gewerblichen Transporter mit Elektroantrieb anzubieten. Den Anfang macht der mittelgroße eVito, der seit der Ankündigung bestellbar ist. Der eVito wird ab der zweiten Jahreshälfte 2018 lieferbar sein, der eSprinter soll in 2019 folgen. Vervollständigt wird das Angebot durch den Citan. Im Fokus der Elektrostrategie von Mercedes-Benz Vans steht nicht nur der elektrische Transporter, sondern ein technologisches Ökosystem, das bestmöglich auf den wirtschaftlichen Nutzen der Kunden abgestimmt ist. Dabei sorgt ein ganzheitlicher Ansatz, basierend auf den fünf Säulen »Ganzheitliches Ökosystem«, »Branchenfokus«, »Wirtschaftlichkeit«, »Co-Creation« und »Technologietransfer« für eine innovative Gesamtsystemlösung. Diese deckt die gesamte Wertschöpfungskette der gewerblichen Nutzung ab. Dabei spielt Customer Co-Creation in der Produktentwicklung eine zentrale Rolle. Hierbei werden

strategische Partner und ihre Branchenexpertise in den Entwicklungsprozess eingebunden. Ein Beispiel dafür ist der Logistikdienstleister Hermes. Hermes und Mercedes-Benz Vans starten ihre im Frühjahr 2017 vereinbarte Zusammenarbeit Anfang 2018 mit einer Pilotphase in Hamburg und Stuttgart. Danach wollen wir das Einsatzgebiet der Elektroflotte, die in der Paketzustellung eingesetzt wird und bis zum Jahr 2020 insgesamt 1.500 elektrische Vito und Sprinter umfassen soll, auf weitere Ballungszentren ausweiten. Darüber hinaus beinhaltet die strategische Kooperation auch die gemeinsame Erarbeitung eines Konzepts für eine effiziente Ladeinfrastruktur in den Logistikzentren von Hermes und IT-Dienste zur optimalen Steuerung der Elektroflotte. Zusätzlich beabsichtigen beide Partner die Entwicklung von Gesamtsystemlösungen zur Steigerung der Effizienz über den gesamten Zustellungsprozess und arbeiten gemeinsam an der Entwicklung weiterer Effizienztreiber. Dazu zählen zum Beispiel intelligente Systeme für den Fahrzeugladerraum, die das Be- und Entladen beschleunigen.

Die Mercedes-Benz Vans Mobility GmbH brachte im Juli 2017 ihre erste Mobilitätsserviceleistung auf den deutschen Markt. Unter dem Namen »Mercedes-Benz Van Rental« startete das Daimler-Tochterunternehmen ein neuartiges und hochflexibles Mietangebot – in erster Linie für gewerbliche Transporterkunden. Darüber hinaus steigt Mercedes-Benz Vans in das Geschäft der Shared Mobility und Mitfahrangebote ein. Dafür gründete die Transportersparte mit dem erfolgreichen US-Start-up Via das gemeinsame Joint Venture ViaVan für den europäischen Markt. Der Auftakt für den neuen Mitfahrdienst erfolgt Anfang 2018 in einer europäischen Großstadt. Weitere Städte sollen sukzessive folgen.

Mercedes-Benz Vans beschäftigt sich zusätzlich mit neuen Liefermodellen, unter anderem die Kombination aus Transporter und Drohnen. So hat das Geschäftsfeld im Berichtsjahr gemeinsam mit dem US-amerikanischen DronenSystementwickler Matternet und dem Schweizer Online-Marktplatz sirop in Zürich ein dreiwöchiges Pilotprojekt für effiziente On-Demand-Lieferungen von E-Commerce-Produkten per Transporter und Drohne durchgeführt.

Daimler Buses

Die Geschäftsentwicklung bei Daimler Buses war im Jahr 2017 von der sich erholenden wirtschaftlichen Situation in Lateinamerika und einem deutlichen Absatzanstieg in Indien geprägt. Negativ wirkte sich die geringere Nachfrage nach unseren Bussen in der Türkei aus. Mit dem Ergebnis, das auf dem Niveau des sehr guten Vorjahreswertes lag, konnten wir eine Umsatzrendite von 5,6% erreichen. Als Marktführer in seinen wichtigsten klassischen Kermärkten konzentriert sich Daimler Buses auf innovative und zukunftsweisende Stadt- und Reisebusse. Mit neuen Produkten und digitalen Services, einem Zukunftspaket für unser Produktionsnetzwerk und der Umsetzung der CASE-Strategie hat sich Daimler Buses 2017 einmal mehr zukunftsorientiert aufgestellt.

C.07

Daimler Buses

	2017	2016	17/16
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
Umsatz	4.351	4.176	+4
EBIT	243	249	-2
Umsatzrendite (in %)	5,6	6,0	.
Sachinvestitionen	94	97	-3
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	194	202	-4
davon aktiviert	30	11	+173
Produktion	28.518	26.180	+9
Absatz	28.676	26.226	+9
Beschäftigte (31.12.)	18.292	17.899	+2

Ergebnis auf Vorjahresniveau

Daimler Buses hat im Geschäftsjahr 2017 weltweit 28.700 (i. V. 26.200) Busse und Fahrgestelle abgesetzt. Der deutliche Anstieg war insbesondere auf die sich langsam erholende brasilianische Wirtschaft zurückzuführen. Das Geschäftsfeld konnte somit die uneingeschränkte Marktführerschaft in seinen wichtigsten klassischen Kermärkten EU30, Brasilien, Argentinien und Mexiko behaupten. Das Komplettbusgeschäft in der Region EU30 bewegte sich auf dem erfreulich hohen Vorjahresniveau. Bei einer Umsatzsteigerung von 4% lag das EBIT mit 243 (i. V. 249) Mio. € auf dem Niveau des Vorjahrs.

C.08

Absatz Daimler Buses

	2017	2016	17/16
			Veränd. in %
Gesamt	28.676	26.226	+9
EU30	8.687	8.838	-2
davon: Deutschland	3.057	3.063	-0
Lateinamerika (ohne Mexiko)	12.740	9.837	+30
davon: Brasilien	7.201	4.937	+46
Mexiko	3.440	3.780	-9
Asien	2.348	1.759	+33
Übrige Märkte	1.461	2.012	-27

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. Vor dem Hintergrund einer anhaltend hohen Nachfrage in unserem Komplettbusgeschäft lag der Absatz in dieser Region mit 8.700 (i. V. 8.800) Fahrzeugen weitgehend auf hohem Niveau. Mit einem Marktanteil von 28,4 (i. V. 29,6)% hat Daimler Buses seine führende Marktposition in der Region EU30 behauptet. In Deutschland lag der Absatz mit 3.100 Einheiten auf Vorjahresniveau. Bedingt durch die weiterhin schwierige Situation blieben wir in der Türkei mit 400 (i. V. 600) Einheiten deutlich unter dem Niveau des Vorjahrs. In Lateinamerika (ohne Mexiko) hat sich die Situation aufgrund des sich schrittweise erholenden Marktes in Brasilien deutlich verbessert; der brasilianische Busmarkt, der die Talsohle in 2016 überwunden hatte, legte im Berichtsjahr um 10% zu. Der Absatz von Fahrgestellen der Marke Mercedes-Benz stieg in Brasilien um 46% auf 7.200 Einheiten. Hier konnten wir mit einem Marktanteil von 52,5 (i. V. 58,4)% unsere führende Marktposition halten. In Indien setzten wir unseren Wachstumskurs fort und steigerten unser Absatzvolumen auf 900 (i. V. 500) Einheiten. In Mexiko lag der Absatz mit 3.400 (i. V. 3.800) Einheiten deutlich unter dem Vorjahresniveau.



Wirtschaftlich, sicher, komfortabel und funktionell: der neue Hochdecker-Reisebus Mercedes-Benz Tourismo RHD.



Der Setra Doppelstockbus S 531 DT ist der größte und komfortabelste Reisebus von Daimler Buses.

Der Maßstab: der neue Mercedes-Benz Citaro hybrid

Im Berichtsjahr hat Daimler Buses seine Modelloffensive unter anderem mit dem Mercedes-Benz Citaro hybrid fortgesetzt. Der Hybridantrieb ist für eine Vielzahl von Modellvarianten des Stadtbus-Bestsellers Citaro erhältlich, auch für den erdgasbetriebenen Citaro NGT. Der Kraftstoffverbrauch des bereits sehr effizienten konventionellen Citaro wird dadurch zusammen mit der neuen elektrohydraulischen Lenkung nochmals gesenkt, abhängig vom Einsatz und von der Fahrzeugausführung. Für Verkehrsbetriebe machen sich die nochmals niedrigeren Kraftstoffverbräuche schnell bezahlt, und Gesellschaft und Umwelt profitieren von geringeren Emissionen.

Neue Reisebusse in Bestform: Mercedes-Benz Tourismo und Setra Doppelstockbus S 531 DT

Ein weiterer Schwerpunkt der Produktoffensive war die Neuauf lage des erfolgreichen Reisebusses Mercedes-Benz Tourismo. Neue Assistenz- und Sicherheitssysteme wie der Active Brake Assist 4 (ABA4) mit Fußgängererkennung machen den Tourismo noch sicherer. Der Kraftstoffverbrauch sinkt durch eine optimierte Aerodynamik und die weiter verbesserte Karosserie weiter gegenüber dem Vorgänger. Mit vier Modellvarianten deckt der neue Mercedes-Benz Tourismo die vielfältigen Kundenbedürfnisse im Reisebussegment ab. Dieser zahlt sich auch in einem wachsenden Fernbusgeschäft aus.

Der neue Setra Doppelstockbus S 531 DT setzt unsere Reisebusoffensive fort. Aufgrund besserter Aerodynamik verbraucht er deutlich weniger Kraftstoff als sein Vorgänger. Darüber hinaus ist er serienmäßig mit einem Notbremssystem mit Hindernis- und Fußgängererkennung ausgestattet, und als Sonderausstattung wird ein Abbiegeassistent für den toten Winkel angeboten.

Countdown für unseren elektrischen Stadtbus läuft

Zum Ende des Jahres 2018 beabsichtigt Daimler Buses die Serienfertigung eines Stadtbusses mit vollelektrischem Antrieb auf Basis des Mercedes-Benz Citaro. Der Citaro mit batterie-elektrischem Antrieb durchlief bereits einen umfangreichen Test- und Erprobungszyklus. Prototypen haben erfolgreich eine Wintererprobung bei eisigen Temperaturen am Polarkreis und eine Sommererprobung unter sehr hohen Temperaturen absolviert. Dauerlauferprobungen und Feinarbeit im Detail folgen. Der Bus ist so ausgereift, dass die Marke schon an Ausschreibungen teilnimmt. Ende 2017 wurde bereits die erste Absichtserklärung für den Kauf des elektrischen Stadtbusses unterzeichnet. In diesem Zuge wollen wir erste Fahrzeuge ab Ende 2018 ausliefern und im Rahmen einer sogenannten kundennahen Fahrerprobung in die Praxis gehen.

Darüber hinaus setzt Daimler Buses mit der Initiative »eMobility Consulting« auf einen Beratungsansatz seiner Kunden bei der Elektromobilität. In diesem Zusammenhang analysieren wir gemeinsam mit den Kunden die jeweilige Ausgangssituation und entwickeln auf dieser Basis ein Gesamtsystem mit möglichst hohem Elektromobilitätsanteil. Dabei werden nicht nur die Fahrzeuge betrachtet, sondern auch die Ladeinfrastruktur, der Betriebsplan und Servicekonzepte.

Neue Busmodelle für den afrikanischen Markt

Daimler Buses bringt in Kenia zwei neue Busmodelle auf den Markt. Beide Busse werden in Zusammenarbeit mit dem lokalen Vertriebspartner DT Dobie Kenya in Nairobi für den heimischen Markt gefertigt. Der City-Bus Mercedes-Benz 917 ist für den Stadt-, Schul- und Shuttlebetrieb und der Mercedes-Benz 1730 für Langstrecken ausgelegt.

Neue Dachmarke Omniplus On für alle digitalen Services

Ab 2018 wollen wir digitale Dienstleistungen rund um Busse unter der Dachmarke Omniplus On in einem einzigen Portal zusammenfassen. Beispielsweise überwacht und überprüft Uptime ständig die Fahrzeugsysteme und gibt so Hinweise zu Wartung und Reparatur. Die Driver's App unterstützt Fahrer und Unternehmen bei der vorgeschriebenen Abfahrtskontrolle und bei der Kommunikation. Remote Bus stellt wesentliche Daten zur Verfügung. Unseren Kunden steht somit eine große Bandbreite an Informationen bereit, die bei einem effizienten Flotteneinsatz unterstützen.

Daimler Buses verbucht zahlreiche Großaufträge

Daimler Buses konnte im Berichtsjahr zahlreiche Großaufträge verzeichnen. Für den saudischen Stadtverkehr in Riad wurden über 600 Mercedes-Benz Citaro Busse geordert – das ist die größte Einzelbestellung von Mercedes-Benz Citaro Stadtbussen in der Geschichte von Daimler Buses. In Polen konnten gleich zwei Großaufträge abgeschlossen werden: 80 Mercedes-Benz Conecto für Warschau und 60 Mercedes-Benz Citaro für die Verkehrsbetriebe Breslau. Darüber hinaus hat EMT Madrid weitere 300 Fahrzeuge geordert. Mit den italienischen Verkehrsbetrieben AGI erfolgte ein Rahmenvertrag über 300 und mit BusItalia über insgesamt 950 Fahrzeuge.

Zukunftspaket zur Effizienzsteigerung in der Produktion und Umsetzung von CASE

Daimler Buses macht im Rahmen eines neuen Zielbilds sein europäisches Produktionsnetzwerk fit für die Zukunft. In diesem Zuge wollen wir in den nächsten Jahren rund 340 Mio. € in optimierte Strukturen und effizientere Prozesse im Produktionsverbund sowie in die Umsetzung der CASE-Strategie bei Daimler Buses investieren.

Strategische Kooperation mit CleverShuttle für On-Demand-Mobilität

Daimler Buses steigt als strategischer Investor beim Berliner Mobilitätservice CleverShuttle ein. Im Rahmen einer Minderheitsbeteiligung erfolgt eine strategische Kooperation für On-Demand-Mobilität, also für Mobilitätsangebote, die sich flexibel nach Kundenanfragen richten.

Ausgezeichnete Produkte von Daimler Buses

Auf der internationalen Omnibusmesse Busworld in Kortrijk, Belgien, wurde Daimler Buses mit fünf Preisen geehrt. Die Fachjury der »Busworld Awards« bedachte die beiden Mercedes-Benz Busse Tourismo M und Citaro hybrid mit jeweils zwei Preisen. Der Setra Reisebus S 516 HD der ComfortClass bekam den Nachhaltigkeitspreis 2018 der internationalen Jury des »Sustainable Bus Award«.

Daimler Financial Services

Zum Ende des Geschäftsjahres 2017 erreichte der Bestand an finanzierten oder verleasten Pkw und Nutzfahrzeugen bei Daimler Financial Services mit über 4,8 Mio. Fahrzeugen einen neuen Höchstwert. Neue Spitzenwerte gab es auch bei Neugeschäft und Vertragsvolumen, und das EBIT erreichte ebenfalls einen neuen Bestwert. Die Kombination der Absatzfinanzierung mit der Vermittlung fahrzeuggebundener Versicherungspolicen gewinnt weiter an Bedeutung. Das Angebot an innovativen Mobilitätsdienstleistungen wurde weiter ausgebaut und erreicht mit Diensten wie car2go, moovel und mytaxi mittlerweile 17,8 Mio. Kunden weltweit. Mit dem elektronischen Bezahl- system Mercedes Pay und der Finanzierungs-App AutoGravity konnte 2017 auch die Digitalisierung von Finanzdienstleistungen erfolgreich vorangetrieben werden.

Jedes zweite ausgelieferte Daimler-Fahrzeug finanziert oder verleast

Im Laufe des Jahres 2017 schloss Daimler Financial Services 1,9 Mio. neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 70,7 Mrd. € ab. Der Wert aller neu abgeschlossenen Verträge wuchs gegenüber dem Vorjahr um 14 %. Rund die Hälfte aller Neufahrzeugverkäufe unserer automobilen Geschäftsfelder wurde im Jahr 2017 durch die Absatzfinanzierung von Daimler Financial Services unterstützt. Insgesamt standen Ende 2017 über 4,8 Mio. finanzierte oder verleasten Fahrzeuge in den Büchern – das entspricht einem Anstieg des Vertragsvolumens von 6 % gegenüber dem Jahresende 2016 auf 139,9 Mrd. €. Wechselkursbereinigt wuchs das Vertragsvolumen um 12 %. Mit 1.970 (i. V. 1.739) Mio. € erreichte auch das EBIT einen neuen Bestwert. [↗ C.09](#)

Deutlicher Anstieg des Neugeschäfts in Europa

In der Region Europa schloss Daimler Financial Services 967.600 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 31,1 Mrd. € (+15 %) ab. Besonders hohe Wachstumsraten waren in Russland (+51 %), Italien (+29 %) und Spanien (+28 %) zu verzeichnen. In Deutschland stieg das Neugeschäft der Mercedes-Benz Bank um 9 % auf 12,9 Mrd. €. Insgesamt wuchs das Vertragsvolumen von Daimler Financial Services in Europa um 12 % auf 59,7 Mrd. €.

Nord- und Südamerika: Neugeschäft auf Vorjahresniveau

In Nord- und Südamerika wurden 444.600 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 21,8 Mrd. € (+1 %) vermittelt. Sehr gut entwickelte sich das Neugeschäft in Brasilien (+28 %) und Kanada (+8 %). Das Vertragsvolumen in Nord- und Südamerika lag Ende Dezember mit 50,7 Mrd. € unter dem Niveau vom Jahresende 2016 (-6 %). Wechselkursbereinigt wuchs das Vertragsvolumen um 6 %.

Starkes Wachstum in Afrika & Asien-Pazifik und China

In der Region Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) legte das Neugeschäft abermals stark zu und stieg gegenüber dem Vorjahreswert um 16 % auf 8,4 Mrd. €. Besonders stark wuchs das Geschäft in Südkorea (+30 %) und Japan (+19 %). Insgesamt lag das Vertragsvolumen in der Region Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) zum Jahresende mit 17,2 Mrd. € um 7 % über dem entsprechenden Vorjahreswert. Auch in China stieg das Neugeschäft deutlich: In 2017 wurden 300.300 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 9,5 Mrd. € abgeschlossen (+56 %). Das Vertragsvolumen in China betrug Ende 2017 12,2 Mrd. € – ein Plus von 39 % gegenüber Ende 2016.

Versicherungsgeschäft erneut gewachsen

Daimler Financial Services vermittelte im Laufe des Jahres 2017 rund 2,1 Mio. Versicherungspolicen – das entspricht einem Wachstum von 20 % zum Vorjahr. Neu entwickelt wurde im Jahr 2017 ein telematikbasierter Versicherungstarif. Dieser wurde erfolgreich in den Märkten Frankreich, Belgien und Deutschland eingeführt. Seit dem operativen Start in 2016 hat sich der Garantiever sicherer Mercedes-Benz Versicherung AG in Deutschland sehr erfolgreich am Markt etabliert und konnte im Geschäftsjahr 2017 weiter wachsen.

C.09

Daimler Financial Services

	2017	2016	17/16
€-Werte in Millionen			
Umsatz	23.775	20.660	+15
EBIT	1.970	1.739	+13
Neugeschäft	70.721	61.810	+14
Vertragsvolumen	139.907	132.565	+6
Sachinvestitionen	43	37	+16
Beschäftigte (31.12.)	13.012	12.062	+8



Getreu dem Motto »Mobility at your fingertips« ist Daimler Financial Services führend beim Angebot digitaler Mobilitätsservices.

Mobilitätsdienstleistungen weiter auf Kurs

Auch im Jahr 2017 hat Daimler Financial Services das Angebot an innovativen Mobilitätsdienstleistungen weiter ausgebaut. car2go konnte die Zahl der registrierten Nutzer auf 3,0 Mio. steigern und damit die Position als weltweit führendes Unternehmen beim flexiblen Carsharing festigen.

car2go hat im Jahresverlauf 2017 seine weltweiten Flotten mit neuen Fahrzeugmodellen aufgewertet: In Europa und Nordamerika wurden weitere Mercedes-Benz Fahrzeuge in die Flotten aufgenommen, in Stuttgart wurde die Flotte um B-Klasse Electric Drive Fahrzeuge verstärkt, und in Italien kamen smart forfour Fahrzeuge neu in die Flotten. Gleichzeitig wurde das car2go Angebot technisch weiterentwickelt und für die Kunden vereinfacht. Durch die Einführung der Online-Validierung des Führerscheins können sich Kunden in allen Märkten komplett online registrieren und die Dienste von car2go sofort nutzen. Mit dem Angebot von Stundenpaketen ermöglicht car2go seinen Kunden günstige und entspannte Langzeitmieten.

Weiterentwickelt wurde auch die moovel App, mit der die Kunden in Deutschland verkehrsmittelübergreifend die für sie beste Verbindung von A nach B finden und Services wie car2go, mytaxi und Deutsche Bahn direkt buchen und bezahlen können. Mit dem Produktpool moovel transit bietet die moovel Group sogenannte White-Label-Lösungen für Verkehrsunternehmen weltweit. So werden die mobilen Ticketing-Anwendungen von moovel in den USA von 16 Verkehrsbetrieben verwendet – das macht moovel North America zum führenden Anbieter mobiler Ticketing-Technologie für US-amerikanische

Nahverkehrs-Apps. Im Mai 2017 hat moovel zusammen mit dem Karlsruher Verkehrsverbund KVV die gemeinsame Mobilitäts-App »KVV.mobil powered by moovel« auf den Markt gebracht – direkt in der App können KVV-Tickets gebucht und bezahlt werden. Ferner zeigt die App verfügbare Leihräder und Fahrzeuge des Carsharing-Anbieters Stadtmobil. Die Anzahl der registrierten Nutzer in Deutschland und den USA stieg zum Jahresende 2017 auf 3,7 (i. V. 2,2) Mio. Im August 2017 wurde zudem die Hamburger Familonet GmbH, Anbieter der Location-Messenger-App Familonet, übernommen. Durch die Übernahme des mehrfach ausgezeichneten Start-up-Unternehmens können Kompetenzen in den Bereichen Geofencing und Ortung genutzt werden.

mytaxi hat seine Position als Europas größte Taxi-App im Jahr 2017 durch den erfolgreichen Zusammenschluss mit Hailo sowie die Übernahme von Taxibeat und Clever Taxi weiter ausgebaut und gefestigt. Das geografische Angebot von mytaxi wurde nach Großbritannien, Irland, Griechenland und Rumänien auf nun insgesamt elf europäische Länder und auf die zwei stark wachsenden Märkte in Südamerika (Peru und Chile) ausgeweitet. Dabei verzeichnet mytaxi mittlerweile 120.000 registrierte Taxifahrer in 70 Städten. Die Zahl der registrierten Nutzer ist mit 11,1 Mio. um 85 % gegenüber 2016 gestiegen.

Insgesamt 17,8 Mio. Kunden sind bei den Daimler-Mobilitätsdiensten, die in mehr als 100 Städten in Europa, China sowie Nord- und Südamerika präsent sind, registriert. Über car2go, moovel und mytaxi hinaus hält Daimler Mobility Services Beteiligungen an innovativen Mobilitätsdiensten weltweit wie

Blacklane und Flixbus. Im Jahr 2017 hat sich Daimler Mobility Services zudem an dem US-Marktführer im Peer-to-Peer Carsharing, Turo, dem Mitfahrdienst Via sowie an dem in Dubai ansässigen Mitfahrdienst Careem beteiligt. Die in Darmstadt gegründete erste Mitfahrplattform für Kurzstrecken, flinc, wurde komplett übernommen.

Flottengeschäft wächst europaweit

Im Geschäftsjahr 2017 war Daimler Financial Services im Flottenmanagement mit den beiden Marken Daimler Fleet Management und Athlon unterwegs. In Europa standen zum Jahresende insgesamt 383.300 Verträge mit Flottenkunden in den Büchern. Das entspricht einem Plus von 6 % im Vergleich zum Vorjahr. Das Vertragsvolumen lag bei 6,4 Mrd. €. Unter der Marke »connect business« bietet die Mercedes-Benz Connectivity Services GmbH seit April 2017 Konnektivitätsdienste für Flotten- und Geschäftskunden zur telematikbasierten Steuerung des Fuhrparks.

Fokus auf Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit

Bei Daimler Financial Services stehen die Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit im Fokus der Geschäftstätigkeit. In zahlreichen Ländern rund um den Globus war das Unternehmen auch 2017 laut unabhängigen Untersuchungen führend, wenn es um die Beurteilung unserer Servicequalität durch Automobilkunden und -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 wurde Daimler Financial Services – unter anderem in 2016 – in vielen Ländern auf den vordersten Plätzen im Wettbewerb um den Titel »Bester Arbeitgeber« gelistet.

Toll4Europe erhebt Lkw-Maut europaweit

Toll Collect – das System zur Erhebung der Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen sowie ausgewählten Bundesstraßen – arbeitete auch im Jahr 2017 stabil und zuverlässig. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 33,6 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 53 Mrd. € Mautgebühren eingenommen. Toll Collect bereitet zudem die Ausweitung der Mauterhebung auf alle Bundesstraßen vor, die nach den Plänen der Bundesregierung ab dem 1. Juli 2018 erhoben werden soll. Darüber hinaus beteiligt sich Daimler (30 %) seit April 2017 an der europaweiten Mauterfassung EETS und hat gemeinsam mit T-Systems (55 %) und dem DKV (15 %) das Joint-Venture Toll4Europe gegründet. Der Start des neuen Dienstes ist für das zweite Halbjahr 2018 geplant. Ziel ist, einen One-Stop-Shop für Lkw-Maut anzubieten, in dem mit einer On-Board-Unit und einer Abrechnung europaweit Maut abgeführt werden kann.



Kunden von Daimler Financial Services können sich auf allen Kanälen – online oder im direkten Gespräch – 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 Handeln ist auf eine verantwortungsvolle, transparente und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet.

D | Corporate Governance

Bericht des Prüfungsausschusses 200 – 202

- Verantwortung und Besetzung
- Sitzungen und Teilnehmer
- Behandelte Themen

Erklärung zur Unternehmensführung,
Corporate Governance Bericht 203 – 213

- Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex
- Selbstbehalt bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat
- Praktiken der Unternehmensführung
 - Deutscher Corporate Governance Kodex
 - Grundsätze unseres Handelns
 - Richtlinie für integres Verhalten
 - Erwartungen an unsere Geschäftspartner
 - Risikomanagement im Konzern
 - Rechnungslegung und Abschlussprüfung
- Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands
 - Vorstand
 - CASE Steeering Committee
 - Diversity
- Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse
 - Aufsichtsrat
 - Präsidialausschuss
 - Nominierungsausschuss
 - Prüfungsausschuss
 - Vermittlungsausschuss
- Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen
- Gesamthaft Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat
 - Vorstand
 - 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 2017 vorzustellen.

Verantwortung

Auf der Grundlage der gesetzlichen Vorschriften, des Deutschen Corporate Governance Kodex und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse behandelt der Prüfungsausschuss insbesondere Fragen der Rechnungslegung, der Finanzberichterstattung sowie der nichtfinanziellen Berichterstattung. Darüber hinaus befasst er sich mit der Abschlussprüfung und überprüft die Qualifikation sowie die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner erörtert er die Wirksamkeit und die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen 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 2017 waren auf der Seite der Anteilseigner Dr. Clemens Börsig als Vorsitzender und Joe Kaeser im Prüfungsausschuss vertreten. Beide sind unabhängig und verfügen über Sachverständ auf dem Gebiet der Rechnungslegung und besondere Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf die Abschlussprüfung und in der Anwendung interner Kontrollverfahren. Die Arbeitnehmer wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Michael Brecht als stellvertretenden Vorsitzenden und durch Ergun Lümalı repräsentiert.

Sitzungen und Teilnehmer

Der Prüfungsausschuss tagte sechs Mal im Geschäftsjahr 2017. An allen Sitzungen nahm der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Dr. Manfred Bischoff, als ständiger Guest teil. Weitere ständige Teilnehmer waren der Vorstandsvorsitzende, die für Finanzen und Controlling sowie für Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitglieder sowie die Vertreter des Abschlussprüfers. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten informierten auch die Leiter von Fachabteilungen wie beispielsweise der Bereiche Rechnungswesen, Interne Revision, Group Compliance und der Rechtsabteilung.

Zusätzlich führte der Prüfungsausschussvorsitzende regelmäßig Einzelgespräche, unter anderem mit dem Abschlussprüfer, mit den für Finanzen und Controlling beziehungsweise Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitgliedern, dem Leiter der Internen Revision sowie bei Bedarf mit weiteren Leitern der entsprechenden 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 2017

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 (RMS) für das Jahr 2016, der Geschäftsbericht für 2016 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, den zusammengefassten Lagebericht und den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu billigen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2016.



Dr. Clemens Börsig, Vorsitzender des Prüfungsausschusses

Darüber hinaus behandelte der Ausschuss in dieser Sitzung den Bericht über die im Geschäftsjahr 2016 an den Abschlussprüfer insgesamt für Prüfungsleistungen und Nicht-Prüfungsleistungen 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 2017 sowie zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2018 im Zeitraum bis zur ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2018 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 2017 zu treffende Honorarvereinbarung. Schließlich befasste sich der Prüfungsausschuss im Rahmen seiner Zuständigkeit mit dem Entwurf der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung 2017 und mit dem Jahresprüfplan 2017 der Internen Revision.

Im Jahresverlauf 2017 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 Interne Revision, Group Compliance und der Rechtsabteilung entgegen. In diesem Zusammenhang berichtete der Vorstand dem Ausschuss regelmäßig über den aktuellen Stand der wesentlichen rechtlichen Verfahren, insbesondere auch den Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren im Zusammenhang mit dem Thema Dieselabgasemissionen. Außerdem ließ sich der Prüfungsausschuss über mögliche Regelverstöße berichten, die Mitarbeiter und Externe an das unternehmenseigene Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) meldeten.

Im April 2017 billigte der Prüfungsausschuss die Honorarvereinbarung mit dem Prüfer für das Geschäftsjahr 2017, nachdem die Hauptversammlung am 29. März 2017 ihre Wahlentscheidung über die Bestellung des Abschlussprüfers und Konzernabschlussprüfers getroffen hatte.

In seiner Sitzung im Juni 2017 wurde das Gremium aus aktuellem Anlass zunächst über die Durchsuchungsmaßnahmen der Staatsanwaltschaft Stuttgart bei der Daimler AG im Rahmen der Ermittlungen gegen bekannte und unbekannte Mitarbeiter der Daimler AG informiert. Sodann 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 Kontrollsystems, das neben dem rechnungslegungsbezogenen Teil auch die Funktion Interne Revision und das Compliance Management System umfasst. Daneben informierte sich der Prüfungsausschuss über das Group Legal System und das Group Legal Risk Reporting. Weiterhin nahm der Ausschuss einen Bericht über die Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers entgegen. In dieser Sitzung wurden auch die Prüfungsschwerpunkte für die Abschlussprüfung des Geschäftsjahrs 2017 einschließlich neuer Anforderungen an den Bestätigungsvermerk sowie die Planung der Abschlussprüfung 2017 und der Genehmigungsrahmen für die Beauftragung des Abschlussprüfers mit Nicht-Prüfungsleistungen festgelegt. Ferner befasste sich das Gremium ausführlich mit dem Stand der Umsetzung der EU-Abschlussprüferreform bei Daimler. In diesem Zusammenhang passte das Gremium den Zeitraum für den Genehmigungsrahmen für die Beauftragung von Nicht-Prüfungsleistungen kongruent an das Geschäftsjahr an und erhöhte damit die gesetzlich geforderte Transparenz. Außerdem diskutierte der Ausschuss in dieser Sitzung die Ergebnisse der intern durchgeföhrten Qualitätsanalyse der Abschlussprüfung für das abgelaufene Geschäftsjahr 2016.

Ebenfalls in der Sitzung im Juni 2017 befasste sich der Prüfungsausschuss eingehend mit den Auswirkungen der Umsetzung der EU-CSR-Richtlinie auf die Berichterstattung bei Daimler und die Offenlegung nichtfinanzialer Informationen. Ferner informierte sich der Ausschuss über die Neuerungen bei Bilanzierung und Rechnungslegung, wie beispielsweise die neuen Rechnungslegungsstandards IFRS 9 (Finanzinstrumente) und IFRS 15 (Umsatzrealisierung), und weitere prüfungsrelevante Entwicklungen, etwa im Steuerrecht. Schließlich ließ sich der Ausschuss ausführlich über die Prüfung durch die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung berichten, die zu keinen Beanstandungen führte. Abschließend nahm der Prüfungsausschuss einen Bericht zum Pensionsmanagement sowie den Bericht zu den aktuellen steuerlichen Themen zur Kenntnis und diskutierte mit dem Vorstand auch den jährlichen Bericht des Konzernbeauftragten für den Datenschutz.

In seiner Sitzung im Juli 2017 befasste sich das Gremium schwerpunktmäßig mit den Ergebnissen des zweiten Quartals 2017 sowie mit dem Risikobericht. Dabei erörterten die Mitglieder des Ausschusses neben Produktions- und Technologie-risiken mögliche Auswirkungen der Softwarenachrüstung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in Europa und den umfassenden Zukunftsplan für Dieselantriebe, der vom Vorstand im Juli 2017 verabschiedet wurde, sowie Risiken aus den aktuellen rechtlichen Themen.

In seiner Sitzung im Oktober 2017 befasste sich der Ausschuss neben dem Zwischenfinanzbericht für das dritte Quartal 2017 und den quartalsbezogenen Berichten der Bereiche Interne Revision, Group Compliance und der Rechtsabteilung unter anderem erneut mit der aus der EU-CSR-Richtlinie resultierenden Umsetzung der nichtfinanziellen Berichterstattung bei Daimler.

Jahres- und Konzernabschluss 2017

In der Sitzung am 31. Januar 2018 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2017 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 1. Februar 2018 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung am 9. Februar 2018 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 2017 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag und den Nichtfinanziellen Bericht. Dabei berichteten die Vertreter des Abschlussprüfers über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und der freiwilligen Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss (einschließlich der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte in den Bestätigungsvermerken) und zum Internal Control System (ICS), der Bericht zum Risikomanagementsystem (RMS) für das Jahr 2017, der Geschäftsbericht für 2017 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, den zusammengefassten Lagebericht, die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung und den Nichtfinanziellen Bericht sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 3,65 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu billigen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2017.

Effizienzprüfung

Auch im Jahr 2017 führte der Prüfungsausschuss wie in den Vorjahren auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die erneut sehr positiven Ergebnisse dieser Effizienzprüfung wurden in der Sitzung am 9. Februar 2018 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 2018

Der Prüfungsausschuss

Dr. Clemens Börsig
Vorsitzender

Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance Bericht

Die gemäß §§ 289 f, 315 d HGB abzugebende Erklärung zur Unternehmensführung haben wir einerseits für die Daimler AG und den Konzern und andererseits mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasst. Die Ausführungen gelten demgemäß für die Daimler AG und den Konzern, soweit nachfolgend nicht anders dargestellt. Die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung steht auch im Internet zur Verfügung unter daimler.com/dai/dcggk. Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben durch den Abschlussprüfer nach §§ 289 f Absatz 2 und 5, 315 d HGB darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden.

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Daimler AG entspricht den im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 24. April 2017 bekannt gemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 mit Ausnahme von Ziffer 3.8 Abs. 3 (Höhe des Selbstbehalts bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat) und wird den Empfehlungen auch künftig mit der genannten Abweichung entsprechen. Seit Abgabe der letzten Entsprachenserklärung im Dezember 2016 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 der genannten Ausnahme sowie einer vorsorglich erklärten Abweichung von Ziffer 5.4.1 Abs. 2 (konkrete Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats) 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.

Die in der letzten Entsprachenserklärung vom Dezember 2016 vorsorglich erklärte Abweichung von Ziffer 5.4.1 Abs. 2 (konkrete Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats) ist im Dezember 2017 entfallen. Der Aufsichtsrat hat eine Zielvorgabe für seine Zusammensetzung hinsichtlich der Zahl unabhängiger Aufsichtsratsmitglieder und der Berücksichtigung potenzieller Interessenkonflikte nicht mehr nur für die Anteileignerseite, sondern im Lichte des Mitbestimmungsgesetzes auch für das Gesamtremium festgelegt.

Stuttgart, im Dezember 2017

Für den Aufsichtsrat
Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Für den Vorstand
Dr. Dieter Zetsche
Vorsitzender

Diese Entsprachenserklärung ist neben den nicht mehr aktuellen Entsprachenserklärungen der vergangenen fünf Jahre auch auf der Internetseite der Gesellschaft unter daimler.com/dai/dcggk 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. Die Hauptversammlung der Daimler AG wird 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, ist es unser Ziel, dass unsere Aktivitäten im Einklang mit den Belangen der Umwelt und der Gesellschaft stehen. Denn wir wollen als einer der weltweit führenden Automobilhersteller auch in Sachen Nachhaltigkeit an der Spitze stehen. Die wichtigsten Grundsätze haben wir in unserer 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 für unser Verhalten im Geschäftsalltag fest. Dies betrifft den Umgang miteinander im Unternehmen wie auch mit Kunden und Geschäftspartnern. Zu den wesentlichen Prinzipien gehören auf der Basis der Achtung von Recht und Gesetz etwa Fairness und Verantwortung. 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 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 jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Deshalb achten wir bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner darauf, dass sie die Gesetze einhalten, ethische Grundsätze befolgen und in diesem Sinne auch in die Zulieferkette wirken. Zu unseren Erwartungen an unsere Geschäftspartner siehe auch daimler.com/nh/ugb.

Risikomanagement im Konzern

Daimler verfügt über ein Risikomanagementsystem, das der Größe und globalen Ausrichtung des Unternehmens gerecht wird,  S. 155 ff. des Geschäftsberichts 2017. 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 Risikomanagementsystems. 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.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Daimler erstellt den Konzernabschluss und Zwischenfinanzberichte nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Der Jahresabschluss der Daimler AG wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Daimler erstellt neben dem Halbjahresfinanzbericht auch Quartalsfinanzberichte. Konzernabschluss und Jahresabschluss der Daimler AG werden von einem Abschlussprüfer geprüft, Zwischenfinanzberichte der prüferischen Durchsicht unterzogen. Der Konzernabschluss und die Konzernlageberichte sind binnen 90 Tagen, die Zwischenfinanzberichte binnen 45 Tagen nach Ende des jeweiligen Berichtszeitraums über die Homepage der Gesellschaft öffentlich zugänglich.

Gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses unterbreitet der Aufsichtsrat der Hauptversammlung einen Beschlussvorschlag für die Bestellung des Abschlussprüfers, des Konzernabschlussprüfers und des Prüfers für die prüferische Durchsicht der Zwischenfinanzberichte. In der Hauptversammlung am 29. März 2017 wurde die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer, zum Konzernabschlussprüfer und zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2017 und von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2018 im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im

Geschäftsjahr 2018 bestellt. Verantwortlicher Abschlussprüfer 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 des Aufsichtsrats hat vor Abgabe seiner Empfehlung für den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung eine Erklärung des vorgesehenen Prüfers darüber eingeholt, ob und gegebenenfalls welche geschäftlichen, finanziellen, persönlichen oder sonstigen Beziehungen zwischen dem Prüfer und seinen Organen und Prüfungsleitern einerseits und dem Unternehmen und seinen Organmitgliedern andererseits bestehen, die die Besorgnis der Befangenheit begründen könnten. Die Erklärung erstreckt sich auch darauf, welche anderen Leistungen in welchem Umfang im vorausgegangenen Geschäftsjahr für den Daimler-Konzern erbracht wurden beziehungsweise für das folgende Jahr vertraglich vereinbart sind.

Der Prüfungsausschuss hat den Abschlussprüfer verpflichtet, den Vorsitzenden des Ausschusses unverzüglich zu unterrichten über alle während der Prüfung beziehungsweise prüferischen Durchsicht auftretenden möglichen Ausschluss- und Befangenheitsgründe und alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse, insbesondere vermutete Unregelmäßigkeiten der Rechnungslegung. Der Prüfungsausschuss hat darüber hinaus mit dem Abschlussprüfer vereinbart, ihn zu informieren und im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat zum Deutschen Corporate Governance Kodex ergeben.

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands [↗ D.01](#)

Der Daimler AG ist durch das deutsche Aktiengesetz ein duales Führungssystem vorgegeben, das zwischen dem Vorstand als Leitungsorgan und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan eine strikte personelle und funktionale Trennung vorsieht (Two-tier Board). Der Vorstand leitet das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und berät.

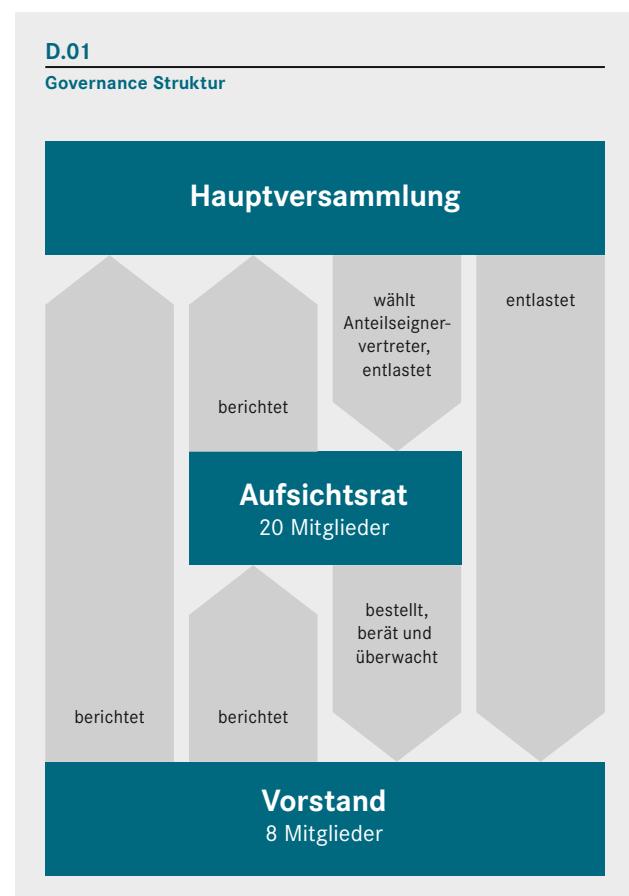
Vorstand

Der Vorstand der Daimler AG besteht gemäß Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Die genaue Zahl bestimmt der Aufsichtsrat. Zum 31. Dezember 2017 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, [↗ S. 209](#). Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthaftes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept verabschiedet. Dessen Einzelheiten sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt zusammengefasst, [↗ S. 209 f.](#)

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 [↗ S. 62 f.](#) des Geschäftsberichts 2017.

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. Bestimmte, vom Gesamtvorstand definierte Angelegenheiten werden gleichwohl im Gesamtvorstand behandelt und bedürfen seiner Zustimmung. Die Arbeit im Vorstand koordiniert der Vorstandsvorsitzende.

Der Vorstand stellt die Zwischenfinanzberichte des Unternehmens, den Jahresabschluss der Daimler AG, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns sowie den für die Daimler AG und den Konzern zusammengefassten gesonderten Nichtfinanziellen Bericht 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). Er hat ein angemessenes, an der Risikolage des Unternehmens ausgerichtetes Compliance Management System etabliert, dessen Grundzüge auf  S. 229 ff. des Geschäftsberichts 2017 dargestellt sind. Dazu zählt auch das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office), das weltweit Mitarbeitern und externen Hinweisgebern die Möglichkeit eröffnet, Regelverstöße zu melden. 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 Kontrollsystem, 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.

CASE Steering Committee

Innerhalb des Vorstands wurde ein Steering Committee zu den CASE-Zukunftsthemen Vernetzung (Connected), autonomes Fahren (Autonomous), flexible Nutzung (Shared & Services) und elektrische Antriebe (Electric) gebildet. Die Zuständigkeiten des Gesamtvorstands, insbesondere der Katalog der Angelegenheiten, die seiner Zustimmung bedürfen, sowie die Zuständigkeiten der einzelnen Vorstandsmitglieder bleiben davon unberührt.

Das Steering Committee besteht aus dem für Mercedes-Benz Cars zuständigen Vorsitzenden des Vorstands sowie aus den für Finance & Controlling/Daimler Financial Services, Mercedes-Benz Cars Vertrieb und Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung zuständigen Vorstandsmitgliedern. Vorsitzender des Steering Committee ist der Vorsitzende des Vorstands. Mitglieder des Steering Committee sind demnach zum 31.12.2017 Dr. Dieter Zetsche (Vorsitzender), Bodo Uebber, Britta Seeger und Ola Källenius.

Innerhalb der vom Vorstand gesetzten strategischen Rahmenbedingungen bestimmt das Steering Committee das Managementmodell und die strategischen Leitplanken für CASE. Der Vorstand hat dem Steering Committee eine Geschäftsordnung gegeben. Änderungen dieser Geschäftsordnung kann das Committee eigenständig beschließen, soweit sie nicht das Steuerungsmodell betreffen.

Neben der Zusammensetzung, dem Vorsitz, der Zuständigkeit für die Geschäftsordnung und der Möglichkeit, weitere CASE-Gremien unterhalb des Steering Committee einzurichten, regelt die Geschäftsordnung die Modalitäten der Sitzungen und der Beschlussfassungen sowie der Berichterstattung des Committee an den Vorstand der Daimler AG.

Diversity

Bereits seit 2005 ist das Diversity Management Teil der Unternehmensstrategie. Wir setzen auf die Vielfalt und Unterschiedlichkeit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, weil sie für uns die Grundlage eines leistungsfähigen und erfolgreichen Unternehmens bilden. Unsere Aktivitäten haben zum Ziel, die richtigen Menschen zur Bewältigung unserer Herausforderungen zusammenzubringen, eine Arbeitskultur zu schaffen, welche die Leistungsfähigkeit, Motivation und Zufriedenheit unserer Mitarbeitenden und Führungskräfte fördert, und zur Erschließung neuer Zielgruppen für unsere Produkte und Services beizutragen. Daher gestalten wir Diversity bei Daimler in drei Handlungsfeldern: Best Mix, Arbeitskultur und Kundenzugang. Durch unsere Maßnahmen, Aktivitäten und Initiativen – von Trainingsformaten für Mitarbeitende und Führungskräfte über Workshops, Konferenzen und Richtlinien bis zu zielgruppenspezifischen Sensibilisierungs- und Kommunikationsmaßnahmen – trägt Diversity Management somit maßgeblich zur Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur bei.

Die gezielte Förderung von Frauen im Sinne des »Best Mix« war bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen ein zentraler Handlungsschwerpunkt im Diversity Management. Er wurde und wird unter anderem mit flexiblen Arbeitszeitmodellen, betriebseigenen Krippenplätzen und Mentoring-Programmen unterstützt. In Erfüllung der 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 2017 liegt dieser Anteil bei 17,6% (i.V. 16,7%).

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

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.

Lebensläufe und Informationen über die wesentlichen Tätigkeiten der Aufsichtsratsmitglieder neben dem Aufsichtsratsmandat bei der Daimler AG sind für die einzelnen Mitglieder des Aufsichtsrats im Internet unter daimler.com/dai/aufsichtsrat und auf den  S. 70f. des Geschäftsberichts 2017 verfügbar.

Der Aufsichtsrat ist so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sind, in dem die Gesellschaft tätig ist, und über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlich sind. Nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen muss sich der Aufsichtsrat der Daimler AG zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dargestellt,  S. 209. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat für seine eigene Zusammensetzung unter Fortentwicklung des bereits bestehenden Kriterienkatalogs für die Auswahl von Aufsichtsratskandidaten und unter Berücksichtigung der bereits bestimmten Zielsetzungen für seine Zusammensetzung ein gesamthaftes Anforderungsprofil erarbeitet, das ein Kompetenzprofil und ein Diversitätskonzept für das Gesamtremium in sich vereinigt. Die Einzelheiten des gesamthaften Anforderungsprofils sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt zusammengefasst,  S. 210 ff. Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, streben die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Gesamtaufsichtsrat an.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wie zum Beispiel zu Fragen der Corporate Governance sowie zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen und zu neuen Produkten und zukunftsweisenden Technologien nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Neue Mitglieder des Aufsichtsrats haben in einem Onboarding-Programm Gelegenheit, die Mitglieder des Vorstands und weitere Führungskräfte zu einem bilateralen Austausch über aktuelle Themen der jeweiligen Vorstandsbereiche zu treffen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens zu verschaffen.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. In regelmäßigen Abständen lässt er sich vom Vorstand über die Strategie 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. 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,  S. 209. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthaftes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept verabschiedet. Dessen Einzelheiten sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt zusammengefasst,  S. 209 f.

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. Variable Vergütungsbestandteile haben grundsätzlich eine mehrjährige Bemessungsgrundlage, die im Wesentlichen zukunftsbezogen ist. Mehrjährige variable Vergütungsbestandteile werden nicht vorzeitig ausbezahlt. 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. 136 ff. des Geschäftsberichts 2017.

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 2017 ist auf den  S. 64 ff. des Geschäftsberichts 2017 abgedruckt und im Internet unter daimler.com/dai/aufsichtsrat abrufbar.

Erstmals für das Geschäftsjahr 2017 hat die Daimler AG auch einen für die Gesellschaft und den Konzern zusammengefassten gesonderten Nichtfinanziellen Bericht nach dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz erstellt. Der Aufsichtsrat hat eine externe inhaltliche Prüfung dieses Berichts im Rahmen einer Limited Assurance beauftragt und ihn nach Erörterung mit dem Prüfer und eigener Prüfung gebilligt.

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. Für die Sitzungen wurden regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können. Die Aufsichtsratsmitglieder können an den Sitzungen auch per Telefon- oder Videokonferenz teilnehmen. Dies ist allerdings nicht die Regel.

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. 71](#) des Geschäftsberichts 2017 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 das vom Aufsichtsrat definierte gesamthaft Anforderungsprofil mit dem Diversitätskonzept einschließlich der vom Aufsichtsrat festgelegten Zielgröße für den Anteil von Frauen im Vorstand. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge zur Gestaltung des Vergütungssystems für den Vorstand 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 für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen, die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex und die vom Aufsichtsrat festgelegten konkreten Ziele für seine eigene Zusammensetzung. Die Kandidatenempfehlungen des Nominierungsausschusses streben die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils einschließlich des Kompetenzprofils für den Gesamtaufsichtsrat an.

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 Mitglied oder Vorsitzender des Prüfungsausschusses. Er nimmt als Gast an den Sitzungen des Ausschusses teil.

Sowohl der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Dr. Clemens Börsig, als auch der weitere Anteilseignervertreter im Prüfungsausschuss, Joe Kaeser, sind unabhängig und verfügen über Sachverständ 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 Dr. Clemens Börsig darüber hinaus sehr gut mit dem Automobilsektor vertraut.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung der Rechnungslegung und des Rechnungslegungsprozesses und mit der Abschlussprüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des Revisionssystems und des Compliance Management Systems. Über die Arbeit der Internen Revision und der Compliance-Organisation lässt er sich regelmäßig berichten. Mindestens vierteljährlich nimmt der Prüfungsausschuss den Bericht des Hinweisgebersystems BPO (Business Practices Office) über Beschwerden und Informationen zu etwaigen Regelverstößen oberster Führungskräfte und Verstößen sonstiger Mitarbeiter gegen einen definierten Katalog von Rechtsvorschriften entgegen. Er lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Beschwerden und Hinweise informieren.

Die Zwischenfinanzberichte erörtert der Prüfungsausschuss vor deren Veröffentlichung mit dem Vorstand. Auf der Grundlage des Berichts des Abschlussprüfers prüft der Prüfungsausschuss den Jahres- und Konzernabschluss sowie den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns und erörtert diese gemeinsam mit dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat seine Empfehlungen zur Feststellung des Jahresabschlusses der Daimler AG, zur Billigung des Konzernabschlusses und zum Gewinnverwendungsvorschlag. Der Ausschuss gibt ferner Empfehlungen für den Vorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers, beurteilt dessen Eignung, Qualifikation und Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung sowie für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Dabei vereinbart er das Honorar und legt die Prüfungsschwerpunkte fest. Der Abschlussprüfer berichtet dem Prüfungsausschuss über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über eventuelle, im Rahmen der Prüfung festgestellte wesentliche Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, bezogen auf den Rechnungslegungsprozess.

Schließlich 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 2017 keinen Anlass, tätig zu werden.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

Nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat der Aufsichtsrat einer börsennotierten oder der Mitbestimmung unterliegenden Gesellschaft für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße festzulegen. Der Vorstand einer solchen Gesellschaft hat seinerseits Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands festzulegen. Liegt der Frauenanteil zur Zeit der Festlegungen von Vorstand und Aufsichtsrat unter 30%, so dürfen die Zielgrößen den jeweils bereits erreichten Anteil nicht mehr unterschreiten. Gleichzeitig mit der Festlegung der Zielgrößen sind Fristen für deren Erreichung zu bestimmen, die nicht länger als fünf Jahre sein dürfen.

Mit Beschluss vom 8. Dezember 2016 hat der Aufsichtsrat eine Zielquote für den Frauenanteil im Vorstand von 12,5% und eine Frist bis zum 31. Dezember 2020 festgelegt. Zum 31. Dezember 2017 sind in dem aus insgesamt acht Mitgliedern bestehenden Vorstand mit Renata Jungo Brüngger und Britta Seeger zwei Frauen vertreten, woraus sich ein Frauenanteil von 25 % errechnet.

Bei einem Frauenanteil von 8,0% auf der ersten und 12,4% auf der zweiten Managementebene unterhalb des Vorstands im Zeitpunkt der Beschlussfassung hat der Vorstand mit Beschluss vom 8. November 2016 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. Zum 31. Dezember 2017 beträgt der Frauenanteil auf der ersten Managementebene unterhalb des Vorstands 8,7% und auf der zweiten Managementebene unterhalb des Vorstands 11,9%.

Paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen müssen sich seit 2016 zu mindestens 30% mit Frauen und zu mindestens 30% mit 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 2017 30% Frauen und 70% Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Elke Tönjes-Werner und Sibylle Wankel 20% Frauen und 80% Männer. Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 7. Dezember 2017 mit den konkreten Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung 2018 befasst und vor diesem Hintergrund erörtert, dass die Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite den gesetzlich geforderten Frauenanteil getrennt erreichen sollen. Die Anteilseignervertreter haben insoweit erklärt, dass sie der Gesamterfüllung der gesetzlichen Geschlechterquote widersprechen. Anschließend hat der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Nominierungsausschusses beschlossen, der Hauptversammlung 2018 die erneute Wahl von Sari Baldauf und Dr. Jürgen Hambrecht sowie die erstmalige Wahl von Marie Wieck in den Aufsichtsrat vorzuschlagen. Im Falle ihrer Wahl bleibt die gesetzliche Frauenquote auf Anteilseignerseite erfüllt, soweit sich keine sonstigen Veränderungen ergeben. Die nächste Wahl von Arbeitnehmervertretern in den Aufsichtsrat wird ebenfalls 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 den gesetzlichen Vorgaben veröffentlicht.

Gesamthaft Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Weil sie im Hinblick auf die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsicht Diversitätskonzepte in Bezug auf Aspekte wie beispielsweise Alter, Geschlecht, Bildungs- und Berufshintergrund verfolgt, ist die Daimler AG erstmals für das Geschäftsjahr 2017 verpflichtet, diese im Rahmen der Erklärung zur Unternehmensführung zu beschreiben, ebenso die Ziele dieser Diversitätskonzepte, die Art und Weise ihrer Umsetzung sowie die im Geschäftsjahr erreichten Ergebnisse. Die Diversitätskonzepte hat der Aufsichtsrat mit den Anforderungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen und den in Erfüllung entsprechender Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex bestimmten Zielvorgaben für die Zusammensetzung der Organe in den nachstehend beschriebenen gesamthaften Anforderungsprofilen für Vorstand und Aufsichtsrat zusammengeführt. Die Anforderungsprofile dienen auch als Basis für eine langfristige Nachfolgeplanung.

Vorstand

Ziel des Anforderungsprofils für den Vorstand der Daimler AG ist es, eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung eines führungsstarken Vorstands sicherzustellen. Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügen und zugleich aufgrund seiner unterschiedlichen persönlichen Prägungen und Erfahrungen die gewünschte Managementphilosophie verkörpern. Maßgeblich für die Entscheidung über die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Vorstand umfasst insbesondere die nachfolgenden Aspekte, die nach Möglichkeit bei der Entscheidung über die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition zu berücksichtigen sind:

- Die Mitglieder des Vorstands sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen, wobei möglichst mindestens zwei Mitglieder einen technischen Hintergrund haben sollen. Mit Dr. Dieter Zetsche und Wilfried Porth gehören dem Vorstand zwei Diplomingenieure an. Bodo Uebber ist Wirtschaftingenieur. Ola Källenius hat im Ressort Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung seit dessen Übernahme zum 1. Januar 2017 seine technische Expertise, die er in verschiedenen technischen Verantwortungen im Unternehmen erworben hat, bereits nachhaltig unter Beweis gestellt.
- In Erfüllung der Vorgaben des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen hat der Aufsichtsrat am 8. Dezember 2016 eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von 12,5% und eine Frist bis 31. Dezember 2020 festgelegt, das heißt, dass bei einem aus acht Mitgliedern bestehenden Vorstand mindestens ein Mitglied weiblich sein soll. Mit Renata Jungo Brügger und Britta Seeger sind derzeit zwei Frauen im Vorstand vertreten. Mithin beträgt der Frauenanteil im Vorstand aktuell 25%.

- Für die Mitglieder des Vorstands hat der Aufsichtsrat entsprechend der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex eine Regelaltersgrenze bestimmt. Danach dient für das altersbedingte Ausscheiden eines Vorstandsmitgliedes in der Regel das 62. Lebensjahr als Orientierung. Bei Festlegung dieser Altersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst für eine flexible Orientierungsgröße entschieden, um den notwendigen Spielraum für angemessene Einzelfallentscheidungen zu wahren. Die Regelaltersgrenze wird von sieben der acht Vorstandsmitglieder unterschritten. Dr. Dieter Zetsche hatte sie bei Beginn seiner aktuellen Amtszeit im Januar 2017 überschritten. Der Aufsichtsrat hat dennoch die erneute Bestellung von Dr. Zetsche als dem Hauptverantwortlichen für die erfolgreiche Strategie und Strategieumsetzung beschlossen, um im besten Interesse des Unternehmens die notwendige Kontinuität an der Unternehmensspitze für den nachhaltigen Erfolg zu sichern.

- Ergänzend soll künftig auf einen hinreichenden Generationen-Mix unter den Vorstandsmitgliedern geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens drei Mitglieder des Vorstands zu Beginn des jeweiligen Bestellungszeitraums 57 Jahre alt oder jünger sein sollen. Mit Renata Jungo Brügger, Ola Källenius, Britta Seeger, Hubertus Troska und Bodo Uebber erfüllen fünf der heute amtierenden Vorstandsmitglieder diese Anforderung.
- Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll auch auf Internationalität im Sinne von unterschiedlichen kulturellen Hintergründen oder internationalen Erfahrungen durch mehrjährige Auslandaufenthalte geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens ein Mitglied des Vorstands internationaler Herkunft sein soll. Ungeachtet der mehrjährigen internationalen Erfahrung der überwiegenden Mehrheit der Vorstandsmitglieder ist dieses Ziel schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Renata Jungo Brügger und Ola Källenius übertroffen.
- Die Geschäftsordnung des Vorstands sieht vor, dass Vorstandsmitglieder nicht mehr als drei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsratsgremien von konzernexternen Gesellschaften wahrnehmen, die vergleichbare Anforderungen stellen. Diese Anforderung ist erfüllt. Von den konzernexternen Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien, die Hubertus Troska innehat, ist allein die BAIC Motor Corporation Ltd. börsennotiert. Bei den übrigen Mandaten handelt es sich um Mandate in Joint Ventures innerhalb seiner Ressortverantwortung.

Bei der Besetzung von Vorstandspostenen sollen die dargestellten Aspekte berücksichtigt werden. Der Präsidialausschuss wird auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidaten erstellen, mit diesen Gespräche führen und dem Aufsichtsrat im Anschluss einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung unterbreiten. Maßgeblich ist dabei stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Aufsichtsrat

Kraft Gesetzes muss der Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein.

Ziel des Anforderungsprofils für den Gesamtaufsichtsrat der Daimler AG ist darüber hinaus, eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung des Aufsichtsrats sicherzustellen. Der Aufsichtsrat soll in seiner Gesamtheit das Geschäftsmodell des Unternehmens verstehen und über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung einer qualifizierten Aufsicht und Beratung des Vorstands erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen insbesondere in den Bereichen Finanzen, Rechnungslegung, Abschlussprüfung, Risikomanagement, interne Kontrollverfahren und Compliance verfügen. In Summe sollen sich die Mitglieder des Aufsichtsrats im Hinblick auf ihre Fachkenntnisse und beruflichen Erfahrungen so ergänzen, dass das Gremium auf einen möglichst breit gefächerten Erfahrungsfundus und unterschiedliche Spezialkenntnisse zurückgreifen kann. Darüber hinaus betrachtet der Aufsichtsrat die Vielfalt seiner Mitglieder hinsichtlich Alter, Geschlecht, Internationalität und anderer persönlicher Eigenschaften als wichtige Voraussetzung für die effektive Zusammenarbeit. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Unter Fortentwicklung des schon bislang für die Auswahl von Aufsichtsratskandidaten verwendeten Kriterienkatalogs und unter Berücksichtigung der bereits bestehenden Zielsetzungen umfasst das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat insbesondere die nachfolgenden Aspekte:

- Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen. Mindestens fünf Mitglieder sollen eine Ausbildung oder einen Beruf mit technischem Hintergrund haben oder spezifische technologische Kenntnisse, beispielsweise aus den Bereichen Informationstechnologie (inklusive Digitalisierung), Chemie, Maschinenbau oder Elektrotechnik, mitbringen. Bei der Zusammensetzung soll auch berücksichtigt werden, dass es erforderlich sein kann, im Zuge von Produkt- und Marktentwicklungen neue Kompetenzen zu gewinnen. Ungeachtet der von vielen Aufsichtsratsmitgliedern in anderen Funktionen erworbenen spezifischen Kenntnisse in den genannten Bereichen verfügen mit Dr. Jürgen Hambrecht, Dr. Bernd Pischetsrieder und Dr. Frank Weber zwei Anteilseignervertreter und ein Arbeitnehmervertreter über einen entsprechenden Hochschulabschluss sowie fünf weitere Arbeitnehmervertreter über eine entsprechende Berufsausbildung.
- Das Geschlechterverhältnis im Aufsichtsrat entspricht mindestens den Vorgaben des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen. Danach müssen mindestens 30% der Mitglieder des Aufsichtsrats Frauen beziehungsweise Männer sein. Diese verbindliche Quote ist bei Neuwahlen seit dem 1. Januar 2016 zu beachten. Derzeit sind auf Seiten der Anteilseigner drei Frauen und auf Seiten der Arbeitnehmervertreter zwei Frauen vertreten. Damit beträgt der Frauenanteil auf der Anteilseignerseite 30% und auf der Arbeitnehmerseite 20%. Die nächste Wahl von Arbeitnehmervertretern wird 2018 stattfinden.

- Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats bestimmt, 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 unter Nutzung dieses Spielraums nach sorgfältiger Abwägung getroffen. Alle anderen Mitglieder des Aufsichtsrats sowie die der Hauptversammlung 2018 vorgeschlagenen Kandidaten Sari Baldauf, Dr. Jürgen Hambrecht und Marie Wieck haben zum Zeitpunkt ihrer Wahl die Regelaltersgrenze nicht erreicht.

- Ergänzend soll nunmehr auch auf einen hinreichenden Generationen-Mix unter den Aufsichtsratsmitgliedern geachtet werden. Künftig sollen mindestens 8 Aufsichtsratsmitglieder zum Zeitpunkt ihrer Wahl beziehungsweise Wiederwahl 62 Jahre alt oder jünger sein. Von den derzeit amtierenden Aufsichtsratsmitgliedern waren außer Petrea Heynicke, Dr. Manfred Bischoff, Dr. Clemens Börsig, Dr. Jürgen Hambrecht und Dr. Bernd Pischetsrieder alle anderen, mithin 15 Mitglieder, zum Zeitpunkt ihrer Wahl für die laufende Amtszeit 62 Jahre alt oder jünger.

- 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 Bader Al Saad, Sari Baldauf, Petrea Heynicke, Andrea Jung und Dr. Paul Achleitner auf der Anteilseignerseite mit 50 % und mit Valter Sanches auf der Arbeitnehmerseite für den Gesamtaufsichtsrat mit 30 % 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.

Unter der Prämisse, dass allein die Ausübung des Aufsichtsratsmandats als Arbeitnehmervertreter keinen potenziellen Interessenkonflikt im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex begründet, sollen die genannten Anforderungen künftig auch von mindestens 15 Mitgliedern des Gesamtaufsichtsrats erfüllt werden.

Wie im Bericht des Aufsichtsrats auf  S. 64 ff. des Geschäftsberichts 2017 dargestellt, hätte sich im Berichtszeitraum punktuell und situationsbedingt für drei Aufsichtsratsmitglieder bei Erstattung eines Vorstandsberichts der Anschein eines potenziellen Interessenkonflikts ergeben können. Die betroffenen Aufsichtsratsmitglieder haben in diesen Einzelfällen 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 damit jedenfalls für mindestens die Hälfte der Anteilseignervertreter und für mindestens 15 Mitglieder des Gesamtaufsichtsrats unter der oben genannten Prämisse keine potenziellen Interessenkonflikte. Hinweise auf tatsächliche Interessenkonflikte hat es im Geschäftsjahr 2017 nicht gegeben.

- 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.

Unter der Prämisse, dass allein die Ausübung des Aufsichtsratsmandats als Arbeitnehmervertreter keine Zweifel an der Erfüllung des Unabhängigkeitskriteriums im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex begründet, sollen künftig auch mindestens 15 Mitglieder des Gesamtaufsichtsrats unabhängig sein. Im Übrigen dürfen dem Aufsichtsrat nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands der Daimler AG und keine Mitglieder angehören, die Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben.

Unter der oben genannten Prämisse bestehen derzeit nach Einschätzung des Aufsichtsrats bei keinem Aufsichtsratsmitglied 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. Im Hinblick auf das Aufsichtsratsmitglied Bader Al Saad ist der Aufsichtsrat der Ansicht, dass dessen Funktion als Mitglied des Executive Committee of the Board of Directors of Kuwait Investment Authority seine Unabhängigkeit im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex nicht beeinträchtigt. Der Kodex enthält keine abschlie-

rende Definition der Unabhängigkeit, sondern nennt nur beispielhaft Umstände, die gegen die Unabhängigkeit eines Aufsichtsratsmitglieds sprechen. Danach ist ein Aufsichtsratsmitglied nicht als unabhängig anzusehen, wenn es in einer persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zu der Gesellschaft, deren Organen, einem kontrollierenden Aktionär oder einem mit diesem verbundenen Unternehmen steht und diese Beziehung einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. Es ist Aufgabe des Aufsichtsrats, anhand dieser Indizien die Unabhängigkeit der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder einzuschätzen. Bei der Kuwait Investment Authority handelt es sich nicht um einen kontrollierenden Aktionär, dem eine faktische Hauptversammlungsmehrheit zukommen müsste. Andere gegen die Unabhängigkeit von Bader Al Saad sprechende Umstände sind nicht ersichtlich.

Mit der Person des Vorsitzenden Dr. Manfred Bischoff gehört dem Aufsichtsrat ein ehemaliges Mitglied des Vorstands an.

- Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats sieht 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 keinem amtierenden Aufsichtsratsmitglied überschritten und wird auch von den der Hauptversammlung 2018 zur Wahl vorgeschlagenen Kandidaten Sari Baldauf, Dr. Jürgen Hambrecht und Marie Wieck gewahrt.
- Jeder Kandidat und jedes Aufsichtsratsmitglied muss den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen können und die Bereitschaft und Fähigkeit zu inhaltlichem Engagement und zur Wahrnehmung erforderlicher Aus- und Fortbildungsmaßnahmen mitbringen. Der Aufsichtsrat prüft vor jedem Wahlvorschlag, ob die betreffenden Kandidaten den für das Amt zu wählenden Zeitaufwand erbringen können.
- Die Geschäftsordnung sieht in Erfüllung der entsprechenden Kodexempfehlung bereits vor, dass kein Aufsichtsratsmitglied, das zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, einschließlich des Aufsichtsratsmandats bei der Daimler AG außerhalb des Konzerns seiner Vorstandstätigkeit mehr als drei Aufsichtsratsmandate in börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsgremien von Gesellschaften mit vergleichbaren Anforderungen wahrnehmen darf. Ein Mitglied des Aufsichtsrats gehört dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft an, überschreitet diese Mandatshöchstzahl jedoch nicht.

Für Aufsichtsratsmitglieder, die nicht zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, gilt die gesetzliche Höchstzahl von zehn Aufsichtsratsmandaten in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt angerechnet wird. Zur Sicherstellung, dass ausreichend Zeit für die Wahrnehmung des Aufsichtsratsmandats verbleibt, soll künftig für Aufsichtsratsmitglieder, die nicht zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, in der Regel maximal eine Höchstzahl von acht Aufsichtsratsmandaten (inklusive des Mandats für die Daimler AG) zulässig sein, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt angerechnet werden soll. Diese Höchstzahl wurde im Berichtszeitraum von keinem amtierenden Aufsichtsratsmitglied überschritten.

Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, sollen über die Anforderungen von Gesetz, Satzung und Deutschem Corporate Governance Kodex hinaus künftig auch die oben dargestellten Aspekte berücksichtigen und die Ausfüllung des Kompetenzprofils beziehungsweise Anforderungsprofils für das Gesamtremium anstreben. Der Nominierungsausschuss soll auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidaten erstellen, mit diesen strukturierte Gespräche führen und sich dabei auch Gewissheit verschaffen, dass der vorgeschlagene Kandidat ausreichend Zeit hat, um das Mandat mit der gebotenen Sorgfalt ausüben zu können. Im Anschluss unterbreitet der Nominierungsausschuss dem Aufsichtsrat einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

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. Auch der Aufsichtsratsvorsitzende ist in angemessenem Rahmen bereit, mit Investoren über aufsichtsratspezifische Themen Gespräche zu führen.

Zusätzlich zu anderen Kommunikationswegen nutzen wir für unsere Investor Relations-Arbeit intensiv die Internetseite der Gesellschaft. Unter daimler.com/investoren sind alle wesentlichen im Geschäftsjahr 2017 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 auch auf der hinteren Umschlagseite des Geschäftsberichts zu finden.



“ NICHTFINANZIELLE FAKTOREN
WERDEN ZUNEHMEND BEDEUTENDER
FÜR DEN UNTERNEHMENSERFOLG! ”

Auf den folgenden Seiten veröffentlichen wir erstmals einen Nichtfinanziellen Bericht nach §§ 289b – 289e, 315b und c HGB. Dieser gilt für die Daimler AG und den Daimler-Konzern. Er enthält die wesentlichen Informationen zu den Aspekten Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte.

E | Nichtfinanzialler Bericht

Nachhaltigkeit bei Daimler	216	Sozialbelange	227
Unsere Nachhaltigkeitsstrategie 2030	216	Stakeholder-Dialog	227
Nachhaltige Unternehmensführung	217	Politischer Dialog und Interessenvertretung	228
Nachhaltigkeit in unserer Lieferkette	217		
 Umweltbelange	 218	Compliance	229
Klimaschutz	218	Unser Compliance Management System	229
Luftreinhaltung	219	Antikorruptions-Compliance	231
Ressourcenschonung	221	Antitrust Compliance	231
Umweltschutz in der Produktion	221	Technical Compliance	232
Mobilitätsdienstleistungen	221	Menschenrechts-Compliance	232
		Weitere Compliance-Themen	233
 Arbeitnehmerbelange	 222	Vermerk über die Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts	234
Partnerschaft mit den Beschäftigten	223		
Hohe Attraktivität als Arbeitgeber	223		
Wettbewerbsfähige Belegschaft	224		
Gesundheitsmanagement und Sicherheit am Arbeitsplatz	226		

Die Angaben in diesem Bericht wurden, soweit im Sinne der gesetzlichen Vorgabe sinnvoll, in Anlehnung an die GRI Standards der Global Reporting Initiative dargestellt. Bei einzelnen Aspekten dienten interne Vorgaben und Definitionen als Maßstab.

Informationen zu unserem Geschäftsmodell [S. 90 ff.](#) des Geschäftsberichts 2017 sowie zu nichtfinanziellen Risiken, die mit den in diesem Bericht dargestellten Aspekten verbunden sind (Risiko- und Chancenbericht, [S. 167, 168](#) des Geschäftsberichts 2017), entnehmen Sie bitte dem zusammengefassten Lagebericht im Geschäftsbericht 2017.

Weiterführende Informationen zu unseren Nachhaltigkeitsaktivitäten finden Sie online unter daimler.com/nachhaltigkeit sowie in unserem jährlichen Nachhaltigkeitsbericht, der dort als PDF-Datei abrufbar ist.

Nachhaltigkeit bei Daimler

Nachhaltig handeln heißt für Daimler, einen dauerhaft tragfähigen Unternehmenserfolg anzustreben. Nachhaltigkeit ist ein Grundprinzip in unserer Unternehmensstrategie und zugleich Maßstab für unseren unternehmerischen Erfolg. Wir verfolgen das Ziel, unsere Aktivitäten mit den Belangen der Umwelt und der Gesellschaft in Einklang zu bringen. Eine Kernaufgabe liegt für uns darin, sichere, verbrauchs- und emissionsarme Fahrzeuge anzubieten.

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie 2030

Eine langfristige Nachhaltigkeitsstrategie und ein wirksames Nachhaltigkeitsmanagement sehen wir als Voraussetzung dafür an, dass wir auch in Zukunft zu den weltweit führenden Automobilherstellern zählen. In unserer konzernweiten Nachhaltigkeitsstrategie setzen wir uns Ziele und legen Zielindikatoren fest. Alle Ziele zusammen ergeben unser umfassendes, mittel- bis langfristiges Zielprogramm.

Im Berichtsjahr haben wir unsere Nachhaltigkeitsstrategie unter Einbeziehung der relevanten Stakeholder überarbeitet und mit Hilfe einer mehrstufigen Wesentlichkeitsanalyse neu priorisiert. Im Mittelpunkt stehen für uns jene Themen, die durch unser Geschäftsmodell und unsere Wertschöpfungskette maßgeblich beeinflusst werden und bei denen wir tatsächlich Veränderungen bewirken können. Unsere Nachhaltigkeitsstrategie 2030 konzentriert sich damit auf vier Fokus Themen:

1. Fahrzeuge,
2. Digitalisierung,
3. Mobilitätsdienstleistungen und
4. Verantwortungsvolles Handeln.

Mit unserer Nachhaltigkeitsstrategie 2030 möchten wir explizit auch einen Beitrag zur Erreichung der im September 2015 von den Vereinten Nationen verabschiedeten Sustainable Development Goals (SDGs) leisten. Unsere vier priorisierten Fokus Themen und die zugrunde liegenden Nachhaltigkeitsaktivitäten unterstützen insbesondere die folgenden SDGs:

- **SDG 8 – Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum**

Durch die Entwicklung und Implementierung eines risikobasierten Managementansatzes zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte in unseren eigenen Einheiten sowie in der Lieferkette unterstützen wir die Durchsetzung menschenwürdiger Arbeit im Sinne des SDG 8.

- **SDG 9 – Industrie, Innovation und Infrastruktur**

Durch die Weiterentwicklung des automatisierten und autonomen Fahrens und der damit zu erwartenden Vorteile für Sicherheit und Klimaschutz demonstrieren wir das nachhaltige Potenzial digitaler Innovationen.

- **SDG 11 – Nachhaltige Städte und Gemeinden**

Als weltweit führendes Unternehmen beim flexiblen Carsharing (car2go) unterstützen wir die Schaffung nachhaltiger urbaner Verkehrs- und Lebensräume.

- **SDG 12 – Verantwortungsvolle Konsum- und Produktionsmuster**

Durch eine erhebliche Reduktion und Stärkung der Materialkreisläufe für Primärrohstoffe, die für unser e-Drive-System benötigt werden, stellen wir die Weichen für nachhaltige Produktionsmuster im Sinne dieses SDGs.

- **SDG 13 – Maßnahmen zum Klimaschutz**

Mit ambitionierten Reduktionszielen für die Flottenemissionen leisten wir einen Beitrag zum globalen Klimaschutz.

Die Daimler-Nachhaltigkeitsstrategie 2030 strukturiert unser Nachhaltigkeitsmanagement sowie unsere jährliche Nachhaltigkeitsberichterstattung. Auch bei der Identifizierung wesentlicher Aspekte für den vorliegenden Nichtfinanziellen Bericht sind wir von den Fokus Themen der Nachhaltigkeitsstrategie ausgegangen. Aufgrund abweichender Anforderungen in den für diesen Bericht relevanten Standards und Gesetzen setzen wir hier jedoch teilweise andere Schwerpunkte.

Nachhaltige Unternehmensführung

Unsere Nachhaltigkeitsziele und deren Management sind Bestandteil unserer Corporate Governance und fließen auch in die Ziele von Führungskräften ein.

Unser zentrales Managementgremium für Nachhaltigkeit ist das Corporate Sustainability Board (CSB). Es wird geleitet von Renata Jungo Brüniger, Vorstand für Integrität und Recht, und Ola Källenius, Vorstand für Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung. Die operative Arbeit leistet das Corporate Sustainability Office (CSO), das mit Vertretern aus den Fachbereichen und Geschäftsfeldern besetzt ist.

Integrität, Compliance und rechtliche Verantwortung sind Eckpfeiler unserer nachhaltigen Unternehmensführung und Basis unseres gesamten Handelns. Unsere Richtlinie für integres Verhalten legt die Leitlinien unseres täglichen Handelns fest, bietet unseren Beschäftigten Orientierung und unterstützt sie dabei, auch in schwierigen Geschäftssituationen richtige Entscheidungen zu treffen. Ergänzt wird sie durch weitere interne Grundsätze und Richtlinien.

Die zehn Prinzipien des UN Global Compact stellen eine grundlegende Richtschnur für unsere Geschäftstätigkeit dar. Als Gründungsteilnehmer und Teil der LEAD-Gruppe sind wir dem Global Compact besonders verbunden. Unsere internen Grundsätze und Richtlinien bauen auf diesem internationalen Referenzrahmen sowie weiteren internationalen Prinzipien auf. Zu Letzteren zählen etwa die Kernarbeitsnormen der International Labor Association (ILO) und die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen.

Nachhaltigkeit in unserer Lieferkette

Unser Engagement für eine nachhaltige Unternehmensführung hört an den Werkstoren nicht auf. Auch bei unseren direkten Zulieferern in aller Welt dringen wir auf die Einhaltung unserer Nachhaltigkeitsstandards. Wir erwarten von ihnen zudem ein integres und regelkonformes Verhalten. Für unsere direkten Zulieferer gelten unsere Supplier Sustainability Standards, die neben der Erfüllung umfangreicher ökologischer Vorgaben unter anderem auch die Achtung der Menschenrechte verlangen. Die Lieferanten verpflichten sich, diese Standards einzuhalten, sie ihren Mitarbeitern zu vermitteln und sie auch an ihre eigenen Zulieferfirmen weiterzugeben. Wir unterstützen sie dabei mit regelmäßigen Informationen sowie Trainings- und Qualifizierungsmaßnahmen.

Die Einhaltung der Nachhaltigkeitsstandards bei unseren direkten Lieferanten prüfen wir regelmäßig auf Basis einer Risikoanalyse, die wir nach Ländern und Warengruppen vornehmen. Nachhaltigkeits- und Compliance-Verstöße bestehender Lieferanten ermitteln wir mithilfe einer regelmäßigen Datenbankrecherche. Jedem Hinweis auf Fehlverhalten gehen wir systematisch nach. Mithilfe eines Online-Fragebogens befragen wir unsere Hauptlieferanten zusätzlich zu ihrem Nachhaltigkeitsmanagement sowie zur Weitergabe der Anforderungen in der Lieferkette. Anhand der Ergebnisse vereinbaren wir Maßnahmen zur Verbesserung der Nachhaltigkeitsleistung mit den Lieferanten.

Bei risikobasiert ausgewählten Lieferanten stellen unsere Mitarbeiter im Rahmen ihrer Assessments vor Ort gezielte Fragen zur Einhaltung unserer Nachhaltigkeitsstandards. Wo nötig, wird eine tiefer gehende Überprüfung veranlasst.

Wir haben einen Beschwerdemanagementprozess eingerichtet, der es erlaubt, auch auf mögliche Menschenrechtsverletzungen bei Lieferanten aufmerksam zu machen. Hier arbeiten wir eng mit der Weltarbeitervertretung zusammen. Dazu tragen wir zunächst alle verfügbaren Informationen zusammen und handeln nur bei begründeten Hinweisen. Die Lieferanten werden aufgefordert, zu den Vorwürfen Stellung zu nehmen, danach bewerten wir den Sachverhalt in den zuständigen Managementgremien und ziehen die erforderlichen Konsequenzen. Dies kann bis zur Auflösung einer Geschäftsbeziehung gehen. Über den Beschwerdemanagementprozess hinaus können Hinweise auf Fehlverhalten immer an das von Daimler eingerichtete Hinweisgebersystem BPO gemeldet werden.

S.229

Im Berichtsjahr wurden uns Verdachtsfälle bei Lieferanten im Bereich der Arbeitsbedingungen und dem Umgang mit Mitarbeitern gemeldet, die wir systematisch nachverfolgen.

Umweltbelange

Umweltschutz gehört zu den wesentlichen Unternehmenszielen unseres 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 Energieleitlinien definieren wir unsere Umwelt- und Energiepolitik und bekennen uns 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.

Klimaschutz

Produktentwicklung

Bereits in den ersten Phasen der Entwicklung entscheidet sich weitgehend, welche ökologischen Lasten ein Fahrzeug verursacht. Je früher die umweltgerechte Produktentwicklung (Design for Environment, DfE) in den Entwicklungsprozess integriert ist, desto effizienter können die Umweltauswirkungen minimiert werden.

Für jedes Fahrzeugmodell und jede Motorisierungsvariante legen Anforderungskataloge, sogenannte Lastenhefte, die zu realisierenden Eigenschaften und Zielwerte fest. Dazu gehören unter anderem Vorgaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen sowie Schadstoffgrenzwerten für Stickoxide. Im Lauf des Entwicklungsprozesses überprüfen wir regelmäßig die Einhaltung dieser Vorgaben.

In einem unmittelbar unterhalb der Vorstandsebene angesiedelten Gremium bewerten die Verantwortlichen jeder Fahrzeuggattung die Ergebnisse dieser Überprüfung und entscheiden über eventuell nötige Korrekturmaßnahmen. Sind Korrekturen erforderlich, wird das zuständige Vorstandsmitglied und bei weiterer Eskalation auch das jeweils zuständige Leitungsgremium des Geschäftsfeldes einbezogen.

Der CO₂-Prozess in der Fahrzeugentwicklung

Die Einbindung aller fahrzeugbezogenen Ziele, einschließlich der umweltrelevanten Ziele, in den Fahrzeugentwicklungsprozess erfolgt in allen Geschäftsfeldern nach einem ähnlichen Muster. Schaubild  E.01 zeigt beispielhaft das Mercedes-Benz Development System (MDS).

Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gibt es in vielen Märkten Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Flottenziele, das heißt ein Gesamtziel für alle im Markt verkauften Fahrzeuge. Nachfolgend wird die entsprechende Steuerung zur Erreichung des CO₂-Flottenverbrauchsziels am Beispiel Pkw Europa (EU-28) dargestellt.

Maßgeblich für die Zielwerte beim Kraftstoffverbrauch und bei den CO₂-Emissionen sind technologische Möglichkeiten, gesetzliche Vorgaben inklusive der Flottenverbrauchsziele

sowie Kundenwünsche. Für die Einhaltung der Ziele ist der CO₂-Steuerkreis verantwortlich, der vom Vorstandsmitglied für Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung geleitet wird.

Grundlage für die Berechnung der CO₂-Flottenwerte sind die Verbrauchswerte der am Markt erhältlichen Fahrzeuge sowie die Verbrauchsvorgaben- und prognosen der noch in der Entwicklung befindlichen Fahrzeuge. In Verbindung mit den Absatzprognosen ergeben sich hieraus die prognostizierten CO₂-Flottenverbrauchswerte.

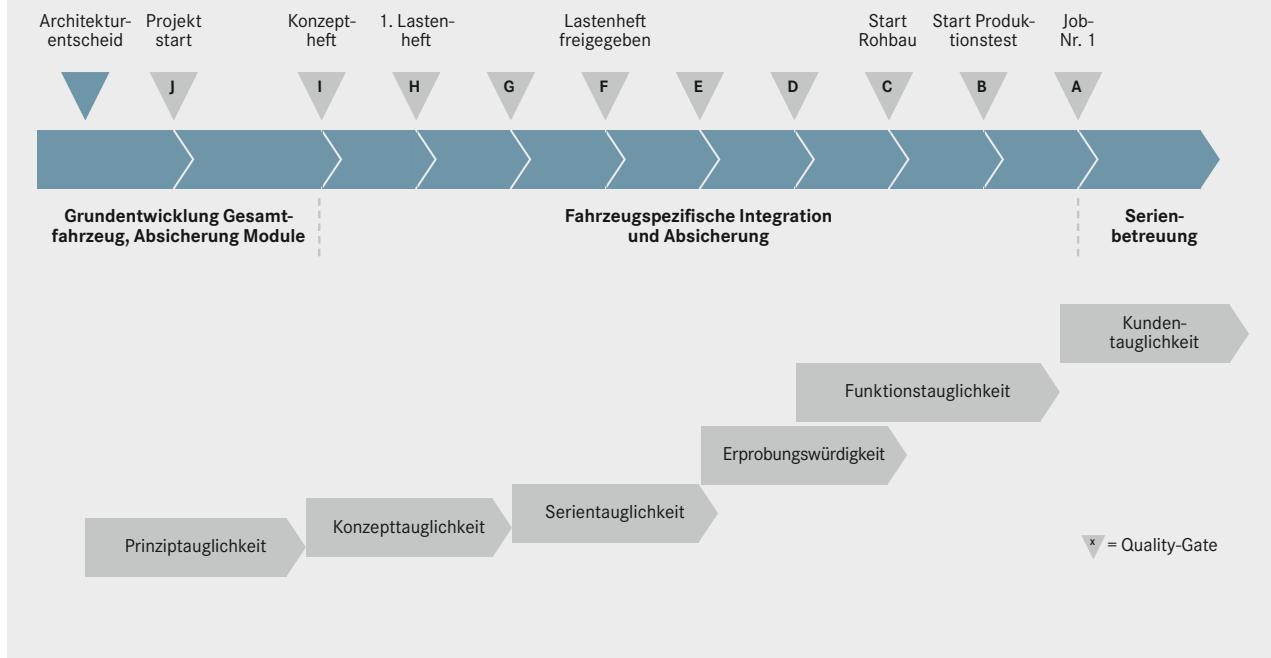
Verschiedene äußere Impulse, wie zum Beispiel Änderungen der Absatzstruktur oder auch der politischen Rahmenbedingungen, aber auch Änderungen bei den Verbrauchszielwerten der noch in der Entwicklung befindlichen Fahrzeuge können eine Abweichung der prognostizierten Zielwerte bewirken. In diesem Fall veranlasst der CO₂-Steuerkreis die Prüfung verschiedener Optionen und entscheidet über die einzuleitenden Maßnahmen. Bei besonders gravierendem Anpassungsbedarf erfolgt eine Eskalation in das zuständige Leitungsgremium. Strategisch umfasst dieser Prozess einen Zeitraum von rund zehn Jahren.

CO₂-Emissionen bei Pkw: 125 g/km

Wir arbeiten intensiv daran, den Verbrauch unserer Fahrzeuge zu senken. Bereits im Jahr 2015 hatten 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. Im Jahr 2017 war ein leichter Anstieg auf 125 g/km durch die Absatzverschiebung in Richtung hochwertiger ausgestatteter Fahrzeuge zu verzeichnen.

Neuer Testzyklus WLTP

Seit September 2017 werden alle neuen Pkw-Modelle in Europa nach dem »Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure« (WLTP) zertifiziert. Dieses Prüfverfahren beinhaltet gegenüber dem bisherigen »Neuen Europäischen Fahrzyklus« (NEFZ) zahlreiche Änderungen. Dazu gehören unter anderem eine höhere Durchschnitts- und Spitzengeschwindigkeit, mehr Dynamik im Fahrverhalten, gleitende Schwungmassen statt Schwungmassenklassen, ein geringerer Stillstandsanteil sowie die Berücksichtigung von Sonderausstattungen und Ruhestrombedarf. Insgesamt führt all dies zu realitätsnäheren, aber auch höheren Verbrauchswerten.

E.01**Fahrzeug-Produktentwicklungsprozess für Einzelfahrzeuge**

Um vergleichbare Werte zu erhalten, werden die Flottenemissionen der Fahrzeughersteller nun von den Zertifizierungswerten im WLTP auf die CO₂-Flottenwerte im NEFZ zurückgerechnet. Die Umstellung auf WLTP beinhaltet für alle Fahrzeughersteller grundsätzlich eine deutliche Verschärfung der Anforderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs und somit der CO₂-Emissionen in der Flotte. Im Jahr 2017 wirkt sich diese Umstellung jedoch noch nicht signifikant aus. Mit umfassenden Investitionen in innovative Antriebstechnologien und einer umfassenden Erweiterung der Produktpaletten mit mehr als 50 elektrifizierten Modellen bereitet sich Daimler/Mercedes-Benz Cars vor, um die verschärften Zielwertvorgaben der EU erreichen zu können. Gleichzeitig führt die starke Kundennachfrage nach SUVs zu einer strukturellen Mix-Verschiebung in Richtung Mittelklasse/Oberklasse, was eine wesentliche Herausforderung darstellt, die Zielwertvorgaben der Europäischen Union in 2021 einzuhalten.

Wir arbeiten weiter mit Nachdruck daran, alle gesetzlichen CO₂-Vorgaben, auch die sehr anspruchsvollen EU-Grenzwerte für 2021, zu erfüllen. Wie wir immer wieder betonen, ist die Erfüllung dieser anspruchsvollen Flottenziele neben dem reinen Angebot attraktiver und hocheffizienter Produkte mit elektrifiziertem Antrieb unsererseits stark abhängig von der tatsächlichen Kaufentscheidung unserer Kunden für diese Modelle. Um hier bestmöglich aufgestellt zu sein, stellen wir unser Produktportfolio konsequent auf die neuesten Motoren generationen um und bauen es zudem konsequent in Richtung Elektrifizierung durch Plug-in Hybride und rein elektrische Fahrzeuge aus.

S. 124 ff. des Geschäftsberichts 2017

Air Quality Management

New RDE-Emissions-Gesetzgebung

Um eine bessere Korrelation der Abgasemissionen im realen Fahrbetrieb zu den Grenzwerten des Prüfzyklusses zu gewährleisten, wurde in Europa ein neues Prüfverfahren verpflichtend eingeführt. Seit September 2017 müssen mit dem sogenannten Real-Driving-Emissions-Prüfverfahren (RDE) unter anderem die Partikelzahl und die Konzentration von Stickoxiden mithilfe einer mobilen Emissionsmessung bestimmt werden. Das neue Verfahren ergänzt die auch weiter durchzuführenden Abgastests auf dem Prüfstand.

Die RDE-Grenzwerte gelten seit September 2017 für neu zulassende Fahrzeugmodelle und ab September 2019 für sämtliche Neufahrzeuge, wobei der Euro 6-Grenzwert aus der Zertifizierung in der ersten Stufe um das 2,1-Fache überschritten werden darf. In der zweiten Einführungsstufe ist ab September 2020 beziehungsweise 2021 noch eine Überschreitung um das 1,5-Fache zulässig.

Mit Hightech gegen Schadstoffe

Unser Ziel ist es, Emissionsanforderungen möglichst frühzeitig zu erfüllen und potenzielle Risiken für Mensch und Umwelt zu minimieren. Zur Erreichung der verschärften Anforderungen der RDE-Gesetzgebung waren und sind erhebliche Aufwendungen und Veränderungen an den Antriebssträngen unserer Fahrzeuge notwendig. Von besonderer Bedeutung ist dabei die motornahen Abgasnachbehandlung. Bisher waren Abgaskatalysatoren und Dieselpartikelfiltersysteme (DPF) bei den meisten Fahrzeug-

E.02**Methodik zur Umweltrisikobewertung**

modellen vieler Hersteller relativ motorfern am Unterboden der Fahrzeuge montiert. Mit den neuen Mercedes-Benz Dieselmotoren gelingt es uns, durch eine extrem motornahen Positionierung des gesamten Abgasnachbehandlungssystems eine sehr zügige Aufheizung zu erreichen und eine schnelle Auskühlung zu verhindern. So wird die notwendige Arbeitstemperatur des Systems wesentlich früher erreicht. Dies ermöglicht eine bessere Abgasnachbehandlung und verringert die NO_x-Emissionen sowohl bei der stationären Messung als auch im RDE-Messverfahren im realen Fahrbetrieb deutlich.

Bereits seit dem Jahr 2016 bietet Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge an, die sehr deutlich im Vorfeld der ab 2017 in der EU geltenden Emissionsgrenzwerte im realen Fahrbetrieb RDE-Werte einhalten können. Ermöglicht hat dies eine völlig neu entwickelte, modular aufgebaute Familie effizienter und emissionsarmer Dieselmotoren. Sie sollen künftig im gesamten Portfolio von Mercedes-Benz Pkw und Vans eingesetzt werden. Die ersten Motoren der Familie – der Vierzylinder OM654 und der Sechszylinder OM656 – sind bereits im Einsatz. Die vorbildlichen Emissionswerte der neuen Motoren werden auch durch die Messungen unabhängiger Institute bestätigt.

Zukunftsplan für Dieselfahrzeuge

Wir sind überzeugt, dass der Diesel nicht zuletzt wegen seiner niedrigen CO₂-Emissionen auch künftig ein fester Bestandteil im Antriebs-Mix sein wird. Deshalb hat der Daimler-Vorstand im Juli 2017 einen Zukunftsplan für Dieselantriebe verabschiedet. Dieser beinhaltet eine massive Ausweitung der bereits zuvor begonnenen freiwilligen Servicemaßnahmen bei Fahrzeugen in Kundenhand sowie eine schnelle Markteinführung der komplett neu entwickelten Dieselmotorenfamilie.

Bereits seit März 2017 bieten wir unseren Kunden bei Fahrzeugen der Mercedes-Benz Kompaktklasse eine Verbesserung des NO_x-Emissionsverhaltens für eine Motorvariante an. Auch für Kunden der V-Klasse führen wir eine entsprechende freiwillige Servicemaßnahme durch. Um das Emissionsverhalten weiterer Baureihen wirkungsvoll zu verbessern, haben wir im Juli 2017 die Ausweitung der für unsere Kunden kostenfreien Servicemaßnahmen auf über 3 Mio. Mercedes-Benz Fahrzeuge beschlossen und wenden hierfür rund 285 Mio. € auf. Diese Maßnahmen werden bei einem Großteil der EU5- und EU6-Fahrzeuge in Europa und weiteren Märkten in enger Abstimmung mit den Zulassungsbehörden durchgeführt.

Anlässlich eines Spitzentreffens von Politik und Automobilindustrie im August 2017 in Berlin haben wir die bereits eingeleitete Initiative für bessere Luftqualität um zusätzliche Maßnahmen erweitert. Um die Fahrzeugflotte auf der Straße wirkungsvoll zu verjüngen, bieten wir den Besitzern von Fahrzeugen der Euronormen 1 bis 4 einen Umweltbonus von 2.000 € an, wenn sie sich für einen neuen Mercedes-Benz Pkw mit Dieselantrieb nach EU6-Norm oder einen Plug-in-Hybrid entscheiden. Darüber hinaus wird die Einführung von Fahrzeugen gefördert, die die strengeren Emissionsgrenzwerte im Rahmen der RDE-Anforderungen erreichen.

Dem Marktanteil in Deutschland entsprechend beteiligen wir uns an dem gemeinsam von Politik und Industrie aufgelegten Mobilitätsfonds. Daraus sollen in erster Linie Maßnahmen finanziert werden, die zur Verkehrsverflüssigung in den Innenstädten beitragen.

Ressourcenschonung

Durchgehend hohe Recyclingfähigkeit

Um die Umweltverträglichkeit unserer Fahrzeuge zu erhöhen, arbeiten wir kontinuierlich an der Verringerung des Ressourcenverbrauchs über den gesamten Lebenszyklus hinweg.

Während der Entwicklung eines Fahrzeugs erstellen wir für jedes Fahrzeugmodell ein Recyclingkonzept, in dem alle Bauteile und Werkstoffe auf ihre Eignung für die verschiedenen Stufen des Recyclingprozesses hin analysiert werden. Dadurch sind alle Mercedes-Benz Pkw-Modelle zu 85 % stofflich recyclingfähig und zu 95 % verwertbar.

Schwerpunkte unseres Engagements im Recyclingbereich sind dabei:

- der Wiederverkauf geprüfter und zertifizierter Gebrauchteile durch das Mercedes-Benz Gebrauchteile Center (GTC);
- die Aufarbeitung sogenannter Tauschteile (Remanufacturing);
- das Werkstattentsorgungssystem MeRSy (Mercedes-Benz Recycling System).

Umweltschutz in der Produktion

Unser Engagement für die Umwelt ist integraler Bestandteil unserer auf langfristige Wertsteigerung ausgelegten Unternehmensstrategie. Vor diesem Hintergrund haben wir an unseren Produktionsstandorten Umweltmanagementsysteme mit dem Ziel etabliert, effiziente und qualitätsgerechte Leistungen umweltschonend, sicher und rechtskonform zu erbringen. Des Weiteren werden Umweltrisikobewertungen an allen mehrheitlich im Besitz des Konzerns befindlichen Produktionsstandorten durchgeführt.

Ein hohes Niveau der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes sowie des Ressourcenschutzes (Wassernutzung, Abfallwirtschaft, Bodenschutz) ist erreicht. Ziel der Daimler-Konzernstandards ist es, dieses Niveau zu erhalten. Mit den vom Vorstand verabschiedeten Umwelt- und Energieleitlinien definieren wir unsere Umwelt- und Energiepolitik und bekennen uns darin auch zu einem integrierten Umweltschutz. Dieser setzt an den Ursachen für Umweltbeeinträchtigungen an und berücksichtigt die Auswirkungen der Produktionsprozesse und Produkte auf die Umwelt bereits im Planungs- beziehungsweise Entwicklungsprozess.

Der Umweltschutz in der Produktion wird geschäftsbereichsübergreifend in drei regionalen Gremien koordiniert (Deutschland/Europa, Nord- und Südamerika und Asien), die wir zentralseitig steuern. Geregelt wird dies über eine Konzernrichtlinie sowie organisatorische und technische Standards.

Die Überwachung der Umweltleistung erfolgt sowohl durch externe Gutachter (ISO 14001 Zertifizierung, EMAS Validierung) als auch über interne Umweltrisikobewertungen (Due-Diligence-Prozess).

Schulungen führen wir über die jeweilige Standortorganisation durch. Wichtige Inhalte unserer Schulungen sind beispielsweise Gewässerschutz, Abwasserbehandlung, Notfallmanagement bei umweltrelevanten Betriebsstörungen oder umweltschutzgerechte Planung von Anlagen und Arbeitsstätten.

Minimierung der Umweltrisiken

Als Instrument der Umweltrisikovorsorge sowie zur Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen entwickelten wir 1999 eine Methodik zur Umweltrisikobewertung (Environmental Due Diligence). Diese wenden wir seit dem Jahr 2000 konzernweit sowohl intern als auch extern bei Akquisitionsvorhaben an. Seither führten wir drei komplette Risikobewertungen an den Daimler-Produktionsstandorten von Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks und Daimler Buses durch. Die Ergebnisse wurden sowohl an die Werkleitungen der Standorte als auch zusammengefasst den Leitungen der jeweiligen Geschäftsfelder berichtet. 2014 begann die vierte Runde der Umweltrisikobeurteilung. Einige neue Risikoaspekte wurden in die Themenfelder integriert. Methode und Tools haben wir jedoch nicht verändert, um die Vergleichbarkeit mit den Resultaten der bereits durchgeföhrten Bewertungen zu gewährleisten.

Nach festgelegten, standardisierten Vorgehensweisen werden so sämtliche Produktionsstandorte im Rhythmus von fünf Jahren besucht und evaluiert. Es folgen Berichterstattungen an die Werk- und Geschäftsfeldleitungen sowie ein jährliches Controlling des Umsetzungsstandes der Empfehlungen zur Risikominimierung an den Standorten. Auf diesem Weg streben wir für alle Produktionsstandorte von Daimler weltweit einen verpflichtenden hohen Umweltstandard an. [↗ E.02](#)

Im Jahr 2017 konnten wir zusätzlich alle Standorte des Geschäftsfelds Daimler Buses auditieren. Schwerpunktgergebnisse lagen in den Bereichen Regenwasserverunreinigungen und -ableitungen sowie bei der fachgerechten Lagerung von Gefahrstoffen.

Mobilitätsdienstleistungen

Neben einer hohen Umweltverträglichkeit unserer Produkte und einer umweltschonenden und effizienten Produktion streben wir auf dem »Weg zum emissionsfreien Fahren« auch die Umsetzung innovativer Mobilitätsdienstleistungen an. Wir haben deshalb eine Reihe zukunftsweisender Mobilitätskonzepte entwickelt und treiben innovative Ansätze voran – vom Carsharing-Anbieter car2go über die Mobilitätsplattform moovel und die Taxi-App myTaxi bis hin zu unserer Beteiligung an FlixBus und zum Bussystem Bus Rapid Transit (BRT). Zuletzt hinzugekommen waren das Serviceportal Blacklane und Croove, eine Autovermietung von und für Privatpersonen.

Arbeitnehmerbelange

Der Erfolg der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften hängt in hohem Maße vom Einsatz und Können unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Weltweit tragen über 289.000 Menschen zu diesem Erfolg bei, indem sie ihre Vorstellungen und Ideen in die jeweiligen Tätigkeiten und Arbeitsprozesse einbringen und Impulse zu Verbesserungen und Innovationen liefern. Vertrauensvolle Beziehungen zu den Beschäftigten sind für uns daher mehr als ein ethischer und gesetzlicher Anspruch: Ohne sie könnten wir unser Geschäft nicht erfolgreich führen.

Allgemeine Kennzahlen zur Entwicklung der Beschäftigtenzahlen sind im Kapitel »Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter« des Lageberichts dargestellt.  S.129 f. des Geschäftsberichts 2017

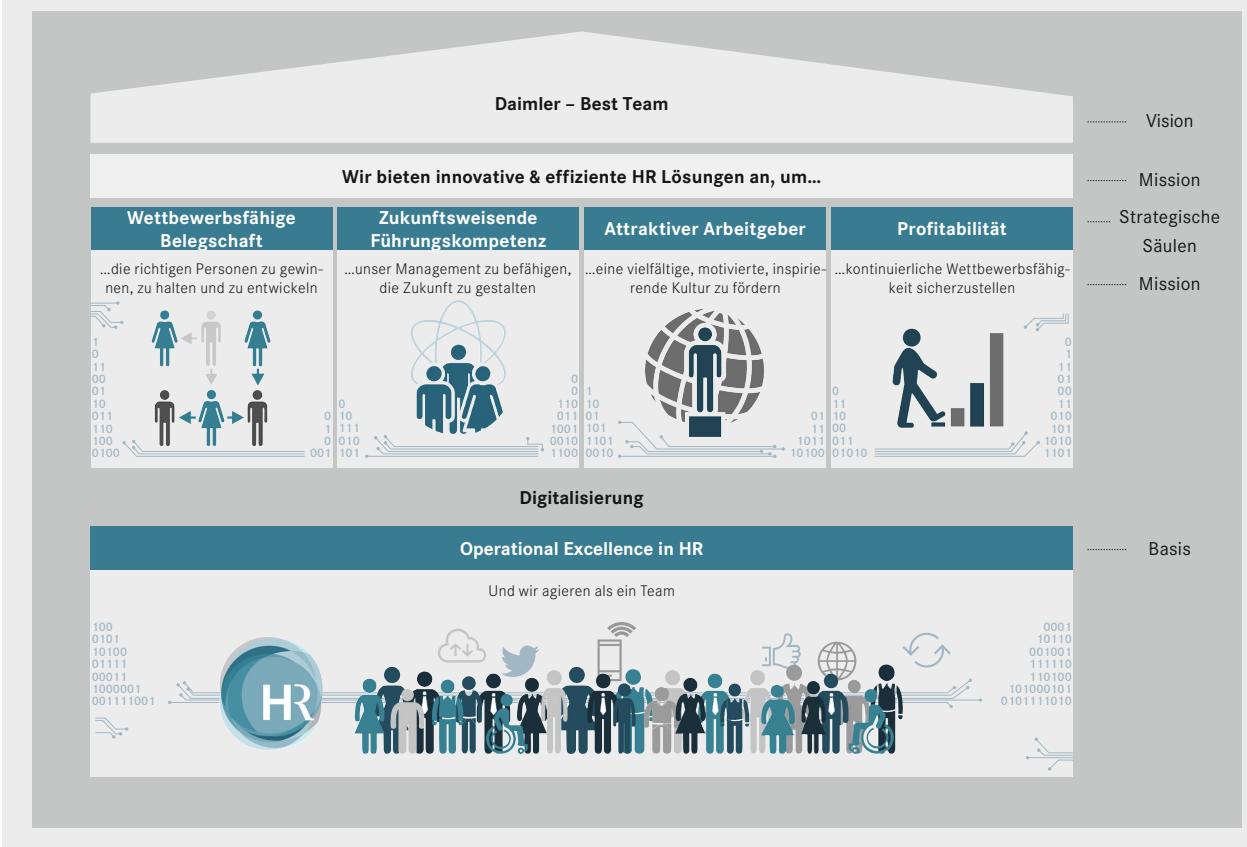
Um qualifizierte Kräfte gewinnen, entwickeln und halten zu können, arbeiten wir ständig daran, unsere Attraktivität als Arbeitgeber weiter zu festigen. Unsere Führungskräfte sollen ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Höchstleistungen motivieren. Deshalb ist es für uns entscheidend, exzellente Führungskompetenzen im Management zu verankern. Daneben wollen wir unsere soziale Verantwortung wahrnehmen und in unserem globalen Unternehmen Vielfältigkeit leben.

Eine professionelle HR-Organisation und effiziente betriebliche Prozesse sind die Basis für die Umsetzung dieser übergeordneten Ziele, aus denen wir zentrale Handlungsfelder abgeleitet haben, für die konkrete Ziele definiert sind.

Als Steuerungsinstrument nutzen wir vor allem unsere HR-Scorecard. Dabei geben Key-Performance-Indikatoren zu demografischer Entwicklung, Diversity und Krankenfehlstand Aufschluss über die Nachhaltigkeit von Personalmaßnahmen und Prozessen in den einzelnen Handlungsfeldern.

E.03

HR Strategie 2025



Partnerschaft mit den Beschäftigten

Es ist unser Ziel und Anspruch, unseren Beschäftigten partnerschaftlich zu begegnen, ihre Interessen zu respektieren und sie ins Unternehmensgeschehen einzubeziehen, indem wir sie laufend informieren und an Entscheidungsprozessen beteiligen. Um dies umzusetzen, orientieren wir uns nicht nur an den Arbeits- und Sozialstandards der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), sondern vor allem auch an unseren »Grundsätzen der sozialen Verantwortung«. Darin verpflichten wir uns unter anderem, zentrale Arbeitnehmerrechte einzuhalten – von der Achtung der Chancengleichheit bis hin zum Recht auf gleichen Lohn für gleichwertige Arbeit. Verstöße gegen diese Grundsätze nimmt das Hinweisgebersystem BPO entgegen und kanalisiert je nach Zuständigkeit die weitere Verfolgung.

Unsere Mitarbeiter haben das Recht, sich gewerkschaftlich zu organisieren – auch in Staaten, in denen die Koalitionsfreiheit nicht gesetzlich geschützt ist. Mit Arbeitnehmervertretern und Gewerkschaften arbeiten wir konstruktiv zusammen. Wichtige Partner sind dabei die Betriebsräte an den Standorten, der Europäische Betriebsrat und die Weltarbeitnehmervertretung (World Employee Committee). Für die Daimler AG gelten für alle Beschäftigten kollektivrechtliche Vereinbarungen, konzernweit für die Mehrheit unserer Mitarbeiter. In unterschiedlichen Gremien informieren wir die Arbeitnehmervertreter regelmäßig über die wirtschaftliche Lage und über alle wichtigen Veränderungen der Daimler AG und des Konzerns. Im Hinblick auf die Auswirkungen von Entscheidungen auf die Beschäftigten treffen wir Vereinbarungen mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretungen. In Deutschland sind hierzu umfangreiche Regelungen im Betriebsverfassungsgesetz verankert. Bei entscheidenden Veränderungen unterrichten wir unsere Mitarbeiter frühzeitig.

Als Ergebnis des fortlaufenden Dialogs zwischen Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung konnte 2015 die Gesamtvereinbarung »Zukunftssicherung Daimler« erneut abgeschlossen werden. Diese bis 2020 gültige Einigung beinhaltet die an vielen Standorten der Daimler AG abgeschlossenen Zukunftsbild-Vereinbarungen mit konkreten Investitionszusagen, flexiblen Personaleinsatzmodellen sowie mit der Möglichkeit, auf punktuelle Erhöhungen des Personalbedarfs zu reagieren. Auf dieser Basis können wir Marktchancen nutzen und Nachfragechwankungen besser abfedern. Die Gesamtbetriebsvereinbarung »Zukunftssicherung« schließt betriebsbedingte Beendigungskündigungen für alle Beschäftigten der Daimler AG in Deutschland bis Ende 2020 grundsätzlich aus. Eine Ausweitung dieser Zukunftssicherung ist auch fester Bestandteil des »Projekt Zukunft« und erfolgt in enger Abstimmung mit den Arbeitnehmervertretern. Im Falle einer Realisierung des »Projekt Zukunft« würde die Gesamtbetriebsvereinbarung der Daimler AG zur Zukunftssicherung bis 2029 verlängert; damit wären betriebsbedingte Beendigungskündigungen grundsätzlich bis zum 31.12.2029 ausgeschlossen. Ein weiterer wesentlicher Punkt des Interessenausgleichs für die Beschäftigten ist die weitgehende Ausfinanzierung von Pensionsverpflichtungen. Im Zusammenhang damit hat Daimler im vierten Quartal des Berichtsjahres 3 Mrd. € dem deutschen Pensionsvermögen der Daimler AG zugeführt.

Hohe Attraktivität als Arbeitgeber

Unsere Aktivitäten und Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität zielen darauf ab, im Wettbewerb um fähige Talente ausreichend Fach- und Führungskräfte mit entsprechender Qualifikation für unser Unternehmen zu gewinnen und sie an das Unternehmen zu binden. Kernziele sind dabei, eine attraktive und faire Vergütung sicherzustellen sowie für eine Arbeitskultur zu sorgen, die die Leistungsfähigkeit, Motivation und Zufriedenheit der Mitarbeitenden und Führungskräfte fördert.

Attraktive und faire Vergütung

Weltweit vergüten wir geleistete Arbeit in allen Konzerngesellschaften nach den gleichen Grundsätzen. Unsere globale Vergütungsrichtlinie, die für alle Mitarbeitergruppen gilt, legt Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen für die Ausgestaltung der Vergütungssysteme fest, deren Einhaltung durch interne Audits stichprobenartig überprüft wird. Innerhalb des so abgesteckten Rahmens berücksichtigen wir auch die Gegebenheiten der lokalen Märkte, denn wir wollen markt- und branchenübliche Gehälter und Zusatzauszahlungen bieten. Die Höhe des Entgelts richtet sich nach den Aufgaben und Leistungen der Beschäftigten sowie nach ihrer Qualifikation und Erfahrung. Weder Geschlecht noch Herkunft, sondern allein Funktion und Verantwortung der Beschäftigten zählen für uns bei der Festlegung des Entgelts.

Das allgemeine Entgeltniveau liegt deutlich über den gesetzlichen Mindestlöhnen, die für viele Standorte gelten. Im Fall tariflicher Bindungen gewähren die Daimler AG und ihre Konzerngesellschaften meist zusätzlich freiwillige Leistungen, die mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretungen vereinbart werden. Hierzu gehören vor allem arbeitgeberfinanzierte Beiträge zur Altersversorgung sowie eine Beteiligung am Erfolg der jeweiligen Gesellschaft. So erhalten die anspruchsberechtigten Mitarbeiter bei der Daimler AG für das Jahr 2017 eine Erfolgsbeteiligung in Höhe von 5.700 € (i. V. 5.400 €). Darüber hinaus können unsere Beschäftigten vielfältige sportliche sowie soziale Einrichtungen in Anspruch nehmen – von Plätzen in einer der Kindertagesstätten für den Nachwuchs bis hin zur Sozialberatung in persönlichen Notlagen.

Im Jahr 2017 wurden im Konzern 18,2 (davon Daimler AG 11,5) Mrd. € für Löhne und Gehälter, 3,3 (davon Daimler AG 1,8) Mrd. € für soziale Sicherheit und 0,7 (davon Daimler AG 0,6) Mrd. € für Altersversorgung bei einer durchschnittlichen Belegschaft von 289.530 (davon Daimler AG 151.091) aufgewendet.

Moderne Arbeitsbedingungen

Arbeitszeit, Arbeitsort, Arbeitsumfeld, der Grad der Selbstbestimmung der Beschäftigten und eine moderne Führungskultur prägen die Arbeitsbedingungen zunehmend. Für unsere Beschäftigten gilt in der Regel eine tarifvertraglich oder betrieblich festgelegte Arbeitszeit. Mehrarbeit in Deutschland erfolgt grundsätzlich nur im Rahmen einer vorausschauenden Bedarfsplanung und muss grundsätzlich von den Arbeitnehmervertretern genehmigt werden. Generell legen wir Arbeitszeiten so an, dass das Gehalt auch bei phasenweise wechselndem Arbeitsumfang stabil bleibt. Dafür sorgt ein Zeitkontensystem.

Flexibel arbeiten

Die heutigen Lebens- und Arbeitsbedingungen fordern eine flexible Gestaltung der Arbeitszeit nach individuellen Bedürfnissen. Unser Ansatz lautet deshalb: Leistung fordern und fördern, nicht Anwesenheit. So stärken wir die Leistungsfähigkeit unserer Mitarbeitenden und Führungskräfte gerade im Hinblick auf die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben.

Auch über die Möglichkeit zum mobilen Arbeiten unterstützen wir die Flexibilität und Selbstbestimmung der Beschäftigten. Seit Dezember 2016 gilt bei der Daimler AG hierzu eine Gesamt-betriebsvereinbarung. Sie gewährt ein Recht auf mobiles Arbeiten, sofern es die Arbeitsaufgabe erlaubt.

Daneben fördern wir das Job-Sharing, bei dem sich zwei Beschäftigte eine Aufgabe oder eine Stelle teilen und gemeinsam bis zu 60 Wochenstunden arbeiten können. Gerade für Führungskräfte ist dies ein Weg, Beruf und Privatleben zu vereinbaren.

Betriebsvereinbarungen der Daimler AG erlauben es den Mitarbeitenden überdies, ihre Berufstätigkeit mehrere Jahre lang für eine Qualifizierungsmaßnahme, ein Sabbatical oder für die häusliche Pflege eines Angehörigen zu unterbrechen – mit der Zusage, danach wieder bei der Daimler AG einzusteigen zu können.

Wir ermutigen alle Beschäftigten in Elternzeit, anschließend an ihren Arbeitsplatz im Unternehmen zurückzukehren, denn wir wollen nicht auf ihr Wissen und ihre Erfahrung verzichten. Mit circa 710 betriebsnahen Krippen- und circa 180 Kooperationsplätzen in Deutschland sowie einer Zusammenarbeit für die Vermittlung von Kinderbetreuung unterstützen wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dabei, passende Lösungen für die Betreuung ihres Nachwuchses zu finden.

Im Jahr 2017 nahmen rund 3.950 Beschäftigte der Daimler AG das Angebot der Elternzeit wahr. Die Möglichkeit einer Freistellungsphase nutzten rund 500 Beschäftigte. Über 160 Beschäftigte auf Team- und Abteilungsebene arbeiteten Ende 2017 in einem Job-Sharing-Modell.

Leadership 2020 – Weiterentwicklung der Führungskultur
Unser Geschäft verändert sich rasant. Um auch in Zukunft erfolgreich zu bleiben, verändern wir unsere Zusammenarbeit und Führungskultur. Deshalb haben wir im Jahr 2016 die Initiative Leadership 2020 gestartet. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus über 40 Nationen, verteilt über alle Führungsebenen, arbeiten an der künftigen Daimler-Führungskultur. Orientierung geben dabei neue Führungsprinzipien, die das Unternehmen unter anderem schneller und flexibler machen sollen sowie Innovationskraft stärker fördern. In acht sogenannten Game Changern werden gezielt Abläufe, Prozesse und Strukturen hinterfragt und verändert. In den Vorstandssitzungen der Daimler AG wird regelmäßig über das Voranschreiten der Initiative diskutiert und über notwendige Weichenstellungen entschieden.

Erfolgreiche Mitarbeiterbefragung

Ein wichtiger Gradmesser dafür, wo wir aus Sicht unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aktuell stehen – und was wir künftig noch besser machen können –, ist unsere konzernweite Mitarbeiterbefragung. Im September 2016 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. An einzelnen Produktionsstandorten in einzelnen Ländern wurden Handlungsfelder in den Bereichen Vereinbarkeit von Familie und Beruf, Kommunikation, individuelle Entwicklungsmöglichkeiten und Arbeitsbedingungen identifiziert, die im Rahmen des Folgeprozesses bearbeitet werden. Im Jahr 2018 werden wir die Mitarbeiterbefragung neu gestalten, mit dem Ziel die kulturelle Weiterentwicklung des Unternehmens zu messen und zu fördern.

Die hohe Bindung unserer Mitarbeiter an unser Unternehmen zeigt sich auch in der Betriebszugehörigkeit: Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Daimler-Beschäftigten ist im Berichtsjahr leicht gesunken und erreichte 16,1 Jahre (i.V. 16,3 Jahre). In Deutschland waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Jahresende 2017 im Durchschnitt seit 19,5 (i.V. 19,5) Jahren bei Daimler beschäftigt, in der Daimler AG seit 20,3 (i.V. 20,1) Jahren. Außerhalb Deutschlands lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 11,0 (i.V. 11,3) Jahren. Unsere weltweite Fluktuationsrate lag im Jahr 2017 bei 5,1% (2016: 6,7%).

Wettbewerbsfähige Belegschaft

Erfolgreich sind wir nur mit einer kompetenten und leistungsfähigen Belegschaft. Unser Ziel ist es deshalb, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter laufend weiterzuentwickeln und sie wettbewerbsfähig zu halten. Dieses Ziel setzen wir durch Maßnahmen in vier übergeordneten Handlungsfeldern um: Diversity Management, Nachwuchssicherung, Qualifizierung sowie Gesundheitsmanagement und Sicherheit am Arbeitsplatz.

Diversity Management

Die Vielfalt und Unterschiedlichkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist für uns die Basis eines leistungsfähigen Unternehmens. Das Diversity Management ist daher Teil unserer Unternehmensstrategie. 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 als 289.000 Menschen aus über 160 Nationen bilden bei Daimler eine lebendige Mischung aus Kulturen und Lebensweisen. Diese Vielfalt nutzen wir, um Teams optimal zusammenzusetzen. Die Mehrheit unserer Führungskräfte im Ausland stammt aus der jeweiligen Region. Wir fördern die kulturelle Vielfalt unserer Belegschaft durch weltweite Personaleinsätze, Mentorings, Trainings zur interkulturellen Kompetenz sowie ein gezieltes Recruiting. Mehr als ein Drittel der Einstellungen über unser Trainee-Programm CAREer entfallen auf internationale Kandidaten.

Wir wollen den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bis 2020 auf 20 % erhöhen. Derzeit sind über 17 % unserer Führungskräfte im mittleren und oberen Management weiblich. Für die Daimler AG haben wir in einer Gesamt-betriebsvereinbarung zur Frauenförderung Zielkorridore für den Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft, der Berufsausbildung und den Führungsebenen 4 und 5 vereinbart. Um unsere Ziele zu erreichen, haben wir ein regelmäßiges internes Berichts- und Planungssystem installiert.

Die Generationenvielfalt im Unternehmen wird durch ein höheres Rentenzugangsjahr und ein längeres Berufsleben zunehmen. Der Altersdurchschnitt unserer Beschäftigten lag im Jahr 2017 weltweit bei 42,8 (i.V. 42,7) Jahren. Bei der Daimler AG waren unsere Mitarbeiter durchschnittlich 44,7 (i.V. 44,5) Jahre alt. Mit der demografischen Entwicklung wird der Altersdurchschnitt in den nächsten Jahren weiterhin ansteigen. Langfristig gesehen wird der Anteil der älteren Beschäftigten aber wieder geringer, wenn viele aus der Generation „Baby Boomer“ altersbedingt das Unternehmen verlassen werden. Wir sehen diesen Wandel als Chance und passen die Rahmenbedingungen entsprechend an. Unser Generationenmanagement setzt auf Maßnahmen, die den Erhalt der Leistungsfähigkeit und die Gesundheit der Jüngeren und Älteren ebenso fördern wie die Zusammenarbeit zwischen den Generationen.

Vierteljährlich diskutiert der Vorstand über die Aktivitäten und Ergebnisse des Diversity Managements. Mit externen Stakeholdern tauschen wir uns im Rahmen unserer Mitwirkung in der Charta der Vielfalt aus, zu deren Gründungsmitgliedern wir zählen.

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. Über die technische und kaufmännische Ausbildung oder das Duale Studium hinausgehend 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 sind der Direkteinstieg oder unser internationales Trainee-Programm CAREer attraktive Möglichkeiten, in unserem Unternehmen durchzustarten.

Im Jahr 2017 haben wir 97 Trainees im Rahmen des CAREer-Programms eingestellt; davon sind etwa 47% Frauen und mehr als ein Drittel internationale Teilnehmende.

Mit unserer gewerblich-technischen und kaufmännischen Berufsausbildung sowie unserem Studienangebot im Rahmen der Dualen Hochschule, das 194 Studierende im Jahr 2017 zählte, decken wir den größten Teil der benötigten Nachwuchskräfte ab.

Ende 2017 beschäftigten wir konzernweit 8.097 Auszubildende (i.V. 7.960), davon 4.409 (i.V. 4.824) bei der Daimler AG. Im Berichtsjahr haben bei der Daimler AG 1.278 (i.V. 1.662) junge Menschen eine Ausbildung aufgenommen; 1.197 (i.V. 1.448) wurden nach der Ausbildung übernommen. Die Kosten für die Ausbildung umfassten für die Daimler AG in 2017 114 (i.V. 110) Mio €.

Mit Programmen wie »Facharbeiter im Fokus« und dem Meister-nachwuchs-Entwicklungsprogramm stellen wir eine umfassende Qualifizierung nach einheitlichen Standards sicher. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhalten die Möglichkeit, für sich eine berufliche Perspektive zu entwickeln und konkrete Entwicklungsziele zu planen. Der nachhaltige Erfolg unseres Unternehmens ist eng verbunden mit der Qualität unserer Führungskräfte. Daher richten wir einen besonderen Fokus auf die Entwicklung von Nachwuchsführungskräften. Das Führungs-potenzial unserer Nachwuchskräfte wird im Rahmen des PV44 – unseres internen Assessmentcenters – unter Verwendung eines einheitlichen Maßstabs standortübergreifend validiert.

E.04

Frauenanteil

	2017	2016
in Prozent		
Frauenanteil (weltweit)	18,5	17,7
Frauenanteil (Daimler AG)	16,1	15,5
Frauenanteil Führungspositionen Ebene 4 (Daimler AG)	18,0	17,2
Frauenanteil in leitenden Führungspositionen Ebene 1-3 (weltweit)	17,6	16,7
Frauenanteil in der zweiten Management- ebene unterhalb des Vorstands (Daimler AG)	11,9	12,4
Frauenanteil in der ersten Managemen- tebene unterhalb des Vorstands (Daimler AG)	8,7	8,1
Frauenanteil im Vorstand	25,0	12,5
Frauenanteil im Aufsichtsrat	25,0	25,0

E.05

Unfallkennzahlen¹

	2017	2016
Unfallhäufigkeit		
Arbeitsunfälle (weltweit)	2.766	3.444
Unfallhäufigkeit (weltweit, Anzahl aller Betriebsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag pro 1 Million Anwesenheitsstunden)	Quote	7,5 9,4
Unfallbelastung (weltweit, Anzahl der Ausfalltage pro 1 Million Anwesenheitsstunden)	106	123
Todesfälle aufgrund von Betriebsunfällen		
Todesfälle von Mitarbeitern aufgrund von Betriebsunfällen	0	2
Todesfälle bei Fremdarbeitskräften aufgrund von Betriebsunfällen ²	1	2

1 Erfassungsquote Daimler Produktionsstandorte (Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Daimler Busses, Mercedes-Benz Vans) weltweit: > 98 %.

2 Leider mussten wir im Jahr 2017 einen tödlichen Betriebsunfall eines Fremdfirmenmitarbeiters in den USA verzeichnen.

Das für Personal zuständige Mitglied des Vorstands lässt sich regelmäßig über Maßnahmen und Ergebnisse im Ausbildungsbereich und den Entwicklungsweg von CAREer-Einsteigern berichten.

Qualifizierung

Unsere Beschäftigten haben die Möglichkeit, sich während ihres gesamten Berufslebens – fachlich wie persönlich – weiterzubilden und zu qualifizieren. Mindestens einmal im Jahr sprechen grundsätzlich Führungskraft und Mitarbeiter miteinander über Qualifizierungsthemen und vereinbaren passende Maßnahmen. Bei der Daimler AG wird die betriebliche Weiterbildung durch die Gesamtbetriebsvereinbarung Qualifizierung geregelt. Sie sieht auch vor, dass Beschäftigte das Unternehmen für bis zu fünf Jahre verlassen können, um sich weiterzuqualifizieren, wobei wir für die Möglichkeit des Wiedereinstiegs garantieren. 2017 nutzten rund 370 Beschäftigte diese Chance.

Für die Qualifizierung von Fach- und Führungskräften in der Produktion sind unsere Produktionsstandorte verantwortlich. Der Bereich Global Training sichert und stärkt die Kompetenz unserer Mitarbeiter in der Mercedes-Benz Vertriebsorganisation: An weltweit mehr als 100 Trainingsstandorten in 80 Märkten qualifizieren 700 Trainer jedes Jahr rund 200.000 Teilnehmer. Insgesamt werden jährlich 1,2 Mio. Trainings absolviert. Das Programm der Daimler Corporate Academy begleitet den Konzern auf dem Weg zu einer neuen Führungskultur und Arbeitswelt. Insgesamt 63.000 Fach- und Führungskräfte aus über 50 Standorten haben sich 2017 mit der Corporate Academy persönlich und fachlich weiterentwickelt. 2017 haben wir bei der Daimler AG 121 (i. V. 122) Mio. € in die Qualifizierung unserer Beschäftigten investiert; im Durchschnitt wurden die Mitarbeiter drei (i. V. drei) Tage im Jahr qualifiziert.

Gesundheitsmanagement und Sicherheit am Arbeitsplatz

Unser Ziel ist es, die Gesundheit und körperliche Unversehrtheit unserer Mitarbeiter dauerhaft zu erhalten. Dazu gelten im Daimler-Konzern weltweit einheitliche, auf Prävention ausgerichtete Standards.

Im Rahmen des Gesundheitsmanagements der Daimler AG entwickeln wir vorausschauende Lösungen und setzen sie um – vom arbeitsplatznahen »Daimler GesundheitsCheck« über die ergonomische Arbeitsplatzgestaltung bis hin zum IT-System, das die dauerhafte Wiedereingliederung von Mitarbeitern mit gesundheitlichen Einschränkungen erleichtert.

Verantwortlich für Arbeitsmedizin und Arbeitssicherheit, betriebliche Gesundheitsförderung, Ergonomie, Sozialberatung und Integrationsmanagement ist unser Bereich Health & Safety. Daneben sind das Gesundheitsmanagement und der Arbeitsschutz auch Gegenstand unserer Risikomanagementsysteme.

Unsere betriebliche Gesundheitsförderung zielt darauf ab, die Mitarbeiter zu einem gesunden Lebensstil zu motivieren und ihre Eigenverantwortung in Gesundheitsfragen zu stärken. Kampagnen, Beratungs- und Qualifizierungsangebote sowie Maßnahmen in den Bereichen Therapie und Rehabilitation fördern dies weltweit. Alle deutschen Werke verfügen über angegliederte Gesundheitszentren auf dem Werksgelände oder kooperieren mit Gesundheitszentren in Werksnähe.

Die Arbeitssicherheit bei Daimler ist auf allen Ebenen verankert und wird mit einem großen Portfolio an Maßnahmen zur Prävention von Arbeitsunfällen, arbeitsbedingten Erkrankungen und Berufskrankheiten adressiert. Unser Center of Competence Safety legt dafür konzernweite Richtlinien fest. Um integrierte Verfahren und Systeme etablieren und weiterentwickeln zu können, haben wir wesentliche Arbeits- und Gesundheitsschutzprozesse standardisiert. Jede Führungskraft bei Daimler ist dafür verantwortlich, dass alle internen Richtlinien und gesetzlichen Vorschriften zum Arbeits- und Gesundheitsschutz eingehalten werden.

Jede Organisationseinheit im Daimler-Konzern muss regelmäßig Arbeitsschutzziele verabschieden und umsetzen. Grundlage dafür sind unsere global geltenden Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie unsere Arbeitsschutzstrategie und die Ergebnisse von internen Audits und Reviews. Die Inhalte und Kriterien unseres internen Arbeitsschutz-Managementsystems entsprechen den Standards der BS OHSAS 18001 und werden regelmäßig aktualisiert.

In regelmäßigen Abständen erhält der Vorstand einen Health & Safety-Bericht und wird unter anderem monatlich über die Entwicklung der Unfallhäufigkeit informiert. Ein Konzernkrisenstab, in den auch der Vorstand eingebunden ist, ermöglicht ein schnelles Reagieren auf Ereignisse, wie etwa schwerwiegende Unfälle oder Pandemien.

Sozialbelange

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

Stakeholder-Dialog

Wir suchen das Gespräch mit allen Anspruchsgruppen, um Sichtweisen und Erfahrungen auszutauschen, aber auch kontroverse Themen konstruktiv anzugehen. Ziel ist es stets, einen für beide Seiten gewinnbringenden Dialog zu führen.

Stakeholder sind für uns Personen und Organisationen, die rechtliche, finanzielle, ethische oder ökologische Erwartungen an Daimler stellen. Kriterium für deren Identifikation und Gewichtung ist, inwieweit eine Person oder Gruppe durch die Entscheidungen unseres Unternehmens beeinflusst wird oder umgekehrt diese Entscheidungen selbst beeinflussen kann. Unsere primären Stakeholder sind unsere Mitarbeiter, Kunden, Kreditgeber, Aktionäre sowie Zulieferer. Aber auch mit zivilgesellschaftlichen Gruppen wie Nichtregierungsorganisationen pflegen wir regelmäßig Kontakt. Gleiches gilt für Analysten, Verbände, Gewerkschaften, Medien, Wissenschaft und Politik sowie für die Kommunen, Anwohner und Nachbarn unserer Standorte.

Dialog auf Konzernebene

Zur Pflege unserer Stakeholder-Beziehungen haben wir für den gesamten Daimler-Konzern Verantwortlichkeiten, Kommunikationswege und Dialogformen definiert. Der institutionalisierte, proaktive Dialog mit unseren Stakeholdern wird vom Bereich Corporate Responsibility Management angestoßen und über unser Corporate Sustainability Board und das Corporate Sustainability Office koordiniert. Das zentrale Format unseres Stakeholder-Dialogs ist der Daimler Sustainability Dialogue, der seit 2008 einmal jährlich Stakeholder aus verschiedenen Bereichen mit Vertretern unseres Vorstandes und Managements in Stuttgart zusammenbringt. Im Mittelpunkt jedes Dialogs steht der Austausch in verschiedenen Themen-Workshops. Vertreter von Daimler nehmen die Anregungen der externen Teilnehmer auf, treiben gemeinsam mit den Stakeholdern im Laufe des Jahres die Umsetzung der vereinbarten Ziele voran und berichten auf der Folgeveranstaltung über die erreichten Fortschritte. Im Berichtsjahr haben wir den Daimler Sustainability Dialogue in Stuttgart bereits zum zehnten Mal durchgeführt.

Um lokale Herausforderungen zu diskutieren und international für Nachhaltigkeitsstandards einzutreten, organisieren wir den Daimler Sustainability Dialogue auch in anderen Ländern. Internationale Dialogveranstaltungen fanden bereits in China, Japan, den USA und Argentinien statt. Im Berichtsjahr tauschten sich externe Experten und Stakeholder bereits zum 5. Mal beim Daimler Sustainability Dialogue in Peking mit Daimler-Vertretern zu Schwerpunktthemen aus den Bereichen Umwelt, Wirtschaft, Mitarbeiter sowie Integrität und Recht aus.

Ein wichtiger Impulsgeber ist seit 2012 der **Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung**. Seine unabhängigen Mitglieder aus Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft begleiten den Integritäts- und Corporate Responsibility-Prozess bei Daimler kritisch und konstruktiv aus der Außenperspektive. Die Mitglieder des Beirats verfügen über große Erfahrung in ethischen sowie verkehrs- und umweltpolitischen Fragestellungen und bringen unterschiedliche Sichtweisen in die Diskussionen ein. In regelmäßigen Sitzungen tauscht sich der Beirat mit Mitgliedern des Vorstands und weiteren fachlich Verantwortlichen von Daimler aus. Im Berichtsjahr erfolgte zudem eine gemeinsame Sitzung mit Vorstand und Aufsichtsrat. In den Sitzungen des Beirats standen aktuelle Themen und Herausforderungen auf der Agenda, unter anderem ethische Aspekte des autonomen Fahrens, Methoden zur Messung von Integritätsfortschritten, die aktuelle Debatte um Emissionen, der Daimler-Ansatz zur Wahrung der Menschenrechte und die Entwicklung einer Führungskultur für das digitale Zeitalter.

Darüber hinaus nutzen wir für den Dialog mit unseren Stakeholdern Online- und Print-Medien, Expertengespräche, Workshops, lokale und regionale Dialogveranstaltungen sowie Stakeholder-Befragungen. So haben wir im Zuge der Validierung unserer neuen Nachhaltigkeitsstrategie 2030 im Berichtsjahr erneut eine umfangreiche Online-Befragung unserer Stakeholder durchgeführt, die die im Rahmen des Strategieprozesses durchgeführte Priorisierung von Fokusthemen im Wesentlichen bestätigt hat. Unternehmensvertreter verschiedener Fachbereiche engagieren sich zudem in Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen wie beispielsweise der UN Global Compact oder econsense – Forum Nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft. Darüber hinaus veranstalten wir interdisziplinäre Fachtagungen, um aktiv in den Dialog mit verschiedenen Anspruchsgruppen zu treten – so zum Beispiel im Oktober 2017 die 2. Expertenkonferenz zu Ethik und Recht beim autonomen Fahren.

Darüber hinaus erhalten wir regelmäßig Anfragen von Stakeholdern zu diversen Nachhaltigkeitsthemen, die dezentral und direkt durch einzelne Fachbereiche und Geschäftseinheiten bearbeitet werden. So schaffen wir die Nähe zum operativen Geschäft und können fachliches Know-how ohne Umwege in den Dialog einfließen lassen. Um daraus zentrale, strategische Entscheidungen für unser Nachhaltigkeitsmanagement abzuleiten, wird über Stakeholder-Anfragen in regelmäßigen Sitzungen unseres Sustainability Board und Sustainability Office berichtet. Diese Gremien fungieren außerdem bei fachübergreifenden Themen als Koordinierungsstelle für den Dialog mit unseren Anspruchsgruppen.

Dialog auf kommunaler und regionaler Ebene

Auch mit Anspruchsgruppen an unseren Standorten stehen wir im Austausch. Ein Beispiel ist unser geplantes Prüf- und Technologiezentrum in Immendingen an der Donau. Von Anfang an haben wir hier das Gespräch mit den Menschen in der Region gesucht und ihre Anliegen einbezogen. Die Bürgerinnen und Bürger können sich zudem vor Ort im »Daimler Forum Immendingen« über den Stand des Projekts informieren.

Anlass- und projektbezogen greifen wir an unseren Standorten Fragen, Bedenken, Kritik und Anregungen von Anspruchsgruppen und Stakeholdern auf und stellen uns einem ergebnisoffenen Dialog. Zudem führen wir proaktiv Dialog- und Informationsveranstaltungen zu aktuellen Themen durch. Die Ergebnisse der Dialoge fließen in die weiteren unternehmerischen Entscheidungen und deren Umsetzung ein.

Politischer Dialog und Interessenvertretung

Als weltweit tätiges Unternehmen sind wir vielfältigen politischen Veränderungen und Entscheidungen unterworfen, die unser geschäftliches Handeln beeinflussen. Deshalb ist es für die Zukunftssicherung des Daimler-Konzerns wichtig, dass wir die Interessen unseres Unternehmens im offenen Dialog mit Regierungen, Verbänden und Organisationen sowie gesellschaftlichen Gruppen vertreten. In gleicher Weise greifen wir deren Anregungen auf und berücksichtigen auch ihre Interessen.

Unsere Grundsätze für den politischen Dialog und die Interessenvertretung bilden die Basis für eine verantwortungsbewusste und compliancegerechte Lobbyarbeit. Dazu gehört etwa die Neutralität im Umgang mit politischen Parteien und Interessenvertretungen.

In unseren Gesprächen mit politischen Entscheidern geht es uns darum, mehr Planungssicherheit zu erreichen und unsere Ideen in gesellschaftliche Veränderungsprozesse einzubringen. Im Mittelpunkt stehen für uns Themen wie Fahrzeugsicherheit,

Emissionsregularien, neue Mobilitätskonzepte oder die Elektromobilität. Handelspolitik, standortspezifische Fragen sowie die Bildungs- und Personalpolitik sind weitere Schwerpunkte.

Die Managementrichtlinie »Politische Interessenvertretung und Parteispenden« regelt unter anderem die Anwendung von Instrumenten der politischen Interessenvertretung. Politische Interessenvertretung bedeutet Interessenvertretung im Dialog mit Entscheidungsträgern, beispielsweise mit gewählten oder nominierten Politikern, Regierungsmitgliedern, Vertretern politischer Interessengruppen, Handelsorganisationen, Verbänden und Amtsträgern. Die Mitarbeit in Fachgremien auf Arbeitsebene sowie der Produktvertrieb an Ministerien, Behörden und Diplomaten im Rahmen der operativen Geschäftstätigkeit fallen nicht unter die politische Interessenvertretung.

Zentrale Koordinierungsstelle für den Dialog mit der Politik auf nationaler wie internationaler Ebene ist der Bereich Politik und Außenbeziehungen im Ressort des Vorstandsvorsitzenden. Die Arbeit dieses Bereichs wird in einem weltweiten Netzwerk mit Büros in Berlin, Brüssel, Peking, Singapur, Stuttgart und Washington sowie Konzernrepräsentanzen in wichtigen Märkten organisiert. Um eine inhaltlich abgestimmte politische Interessenvertretung sicherzustellen und eine unkoordinierte Ansprache von politischen Zielgruppen zu vermeiden, müssen sich Mitarbeiter im Bereich Politik und Außenbeziehungen registrieren lassen.

Das unternehmensweite »Register für angemeldete Lobbyisten« sorgt mit dafür, dass unsere politische Interessenvertretung mit geltenden Vorschriften und ethischen Standards im Einklang steht. Es unterstützt zudem die Erfüllung der Registrierungspflichten bei öffentlichen Einrichtungen.

Wie in den Vorjahren hat die Daimler AG im Jahr 2017 die politischen Parteien in Deutschland mit insgesamt 320.000 € gefördert. Davon erhielten CDU und SPD je 100.000 €, FDP, CSU sowie BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN je 40.000 €. Zuwendungen an politische Parteien erfolgen stets auf der Basis eines Vorstandsbeschlusses.

E.06

Exemplarische Instrumente unseres Stakeholder-Dialogs

Information	Dialog	Partizipation
<ul style="list-style-type: none"> - Jährlicher Daimler-Nachhaltigkeitsbericht sowie regionale Berichte (z.B. Daimler China Sustainability Report) - Blogs und Social Media - Intranet und interne Kommunikation - Presse- und Öffentlichkeitsarbeit - Werksführungen, Empfänge, Mercedes-Benz Museum - Nachhaltigkeitsnewsletter und -magazine - Umwelterklärungen der Werke 	<ul style="list-style-type: none"> - Jährlicher „Daimler Sustainability Dialogue“ (Deutschland/Regionen) - Konzernweiter interner Integritätsdialog - Fachtagungen zu gesellschaftlichen Themen und Debatten - Daimler Supplier Portal - Mitgliedschaften in Nachhaltigkeitsinitiativen und -netzwerken - Lokaler Dialog mit Anwohnern und Kommunen - Anlass- und projektbezogene Gespräche - Mitwirkung auf Vorstandsebene in der Ethik-Kommission Automatisiertes und Vernetztes Fahren des BMVI - Neue Dialogformate zu Zukunftsfragen: Think Tanks, Hackathons, Ideenwettbewerbe 	<ul style="list-style-type: none"> - Stakeholder-Befragung und Wesentlichkeitsanalyse - Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung - Peer Review im Rahmen von Nachhaltigkeitsinitiativen wie UN Global Compact - Konsultation von Stakeholdern in thematischen Arbeitsgruppen (Umwelt, Menschenrechte, etc.)

Compliance

Compliance ist ein unverzichtbarer Teil unserer Integritätskultur und bedeutet für uns, sich an Gesetze und Regeln zu halten. Unser Ziel ist es, dass weltweit alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Aufgaben stets im Einklang mit den gültigen Gesetzen, Regeln, freiwilligen Selbstverpflichtungen und unseren Grundwerten erfüllen können. Dies haben wir in unserer Richtlinie für integres Verhalten verbindlich festgeschrieben. Schwerpunktziele unserer Compliance-Aktivitäten sind die Einhaltung aller geltenden Antikorruptionsvorschriften, die Wahrung und Förderung des fairen Wettbewerbs, die Übereinstimmung mit gesetzlichen und regulatorischen Vorgaben bei der Produktentwicklung, die Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie die Beachtung der Datenschutzgesetze, die Einhaltung von Sanktionsvorgaben und die Prävention von Geldwäsche.

Unser Compliance Management System

Unser Compliance Management System (CMS) umfasst grundlegende Prinzipien und Maßnahmen mit dem Ziel regelkonformen Verhaltens im Unternehmen. Es orientiert sich an nationalen und internationalen Standards und findet weltweit in allen Bereichen und Mehrheitsbeteiligungen der Daimler AG Anwendung. Das CMS besteht aus sieben Elementen, die aufeinander aufbauen. [E.07](#)

Unsere Compliance-Werte und -Ziele

Ziel unseres Compliance Management Systems (CMS) ist es, Daimler und seine Mitarbeiter vor unangemessenem und rechtswidrigem Verhalten zu schützen. Entsprechende Maßnahmen werden von Group Compliance und unserer Rechtsabteilung festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen in angemessener Weise Rechnung tragen.

Unsere Compliance-Organisation

Unsere Compliance- und Rechtsabteilung tragen entscheidend dazu bei, dass geltende Regeln konzernweit eingehalten werden. Unsere Compliance-Organisation ist divisional und regional, unsere Rechtsabteilung regional und entlang der Wertschöpfungskette aufgestellt. So können wir unsere Geschäftsfelder optimal unterstützen und beraten. Hierfür steht jeweils ein funktionaler, divisionaler oder regionaler Ansprechpartner zur Verfügung. Zusätzlich achtet ein weltweites Netzwerk lokaler Ansprechpartner darauf, dass unsere Standards eingehalten werden, und unterstützt das lokale Management ausgewählter Daimler-Geschäftseinheiten und -Vertriebsgesellschaften dabei, unser Compliance-Programm vor Ort umzusetzen.

Compliance-Risiken

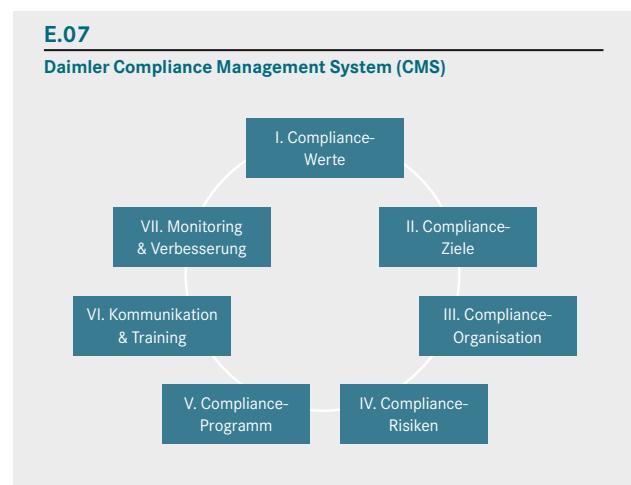
Das Ziel, Compliance-Risiken zu minimieren, verfolgen wir systematisch. Alljährlich analysieren und evaluieren wir alle unsere Geschäftseinheiten in Bezug auf derartige Risiken. Basis für die Analyse sind zentral zusammengeführte Informationen zu allen Geschäftseinheiten, die je nach Risikoeinschätzung um weitere, individuell erhobene Details ergänzt werden. Die Ergebnisse der Analyse dienen als Grundlage unserer Risikosteuerung.

Compliance-Programm

Unser Compliance-Programm umfasst alle Prinzipien und Maßnahmen, um Compliance-Risiken zu reduzieren und Verstöße gegen Regeln und Gesetze zu vermeiden. Die einzelnen

Maßnahmen bauen auf den Erkenntnissen der systematischen Compliance-Risikoanalyse auf. Hierbei werden insbesondere folgende Schwerpunkte gesetzt:

Das **Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office)** ermöglicht es weltweit Mitarbeitern sowie 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 mit einer unabhängigen Rechtsanwältin besetzt. Über Hinweise an das BPO werden wir auf mögliche Risiken für das Unternehmen und konkrete Regelverstöße aufmerksam und können damit Schaden abwenden. Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie hat das Ziel einer fairen und transparenten Vorgehensweise, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für den Betroffenen als auch den Schutz des Hinweisgebers berücksichtigt. Um das Vertrauen in unser Hinweisgebersystem zu erhöhen und es intern noch weiter bekannt zu machen, setzen wir auf kontinuierliche Kommunikationsmaßnahmen. Dazu gehören regelmäßige Mitarbeiterinformationen zu Art und Anzahl gemeldeter Verstöße sowie Informations- und Dialogveranstaltungen an unseren Standorten.



Im Jahr 2017 wurden 95 BPO-Fälle neu angelegt. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 96 geschlossen, davon 61 als »zutreffend«. Bei diesen Fällen hat sich ein konkreter Anfangsverdacht bestätigt. Davon gehörten drei der Kategorie »Korruption« an.

Bei den als zutreffend geschlossenen Fällen wird unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit und Fairness über entsprechende Maßnahmen entschieden. Diese werden nur ergriffen, wenn auf Basis des Untersuchungsergebnisses keine Zweifel bestehen, dass ein Fehlverhalten vorliegt. Zu den Personalmaßnahmen im Berichtsjahr 2017 gehörten mündliche sowie schriftliche Ermahnungen, Abmahnungen, Aufhebungsverträge und außerordentliche Kündigungen. Zudem wurden Schadenersatzansprüche und Rückforderungen erhoben und es gingen Eigenkündigungen ein.

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 Geschäftsjahr 2017 haben wir begonnen, unseren standardisierten Prozess der Prüfung aller Geschäftspartner (Business Partner Due-Diligence-Prozess) zu überarbeiten und mittels eines kontinuierlichen Monitorings die Effektivität und Effizienz zu steigern. Bereits 2016 haben wir 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 daimler.com/nh/ugb

Kommunikation und Training

Unser umfangreiches Schulungsangebot basiert auf der Richtlinie für integres Verhalten. Wir legen unser integriertes Trainingsprogramm auf Basis eines jährlichen Planungszyklus fest – von der Bedarfsanalyse über die Durchführung bis zum Monitoringprozess. Es umfasst unter anderem die Themen Integrität, Compliance (inklusive Korruptionsprävention und Technical 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 in kontrollierten Daimler-Gesellschaften steht ein webbasiertes zielgruppenorientiertes Trainingsprogramm zur Verfügung, das aus unterschiedlichen Modulen besteht. Neben einem Basismodul enthält das Trainingsprogramm ein Managementmodul für Führungskräfte sowie Expertenmodule zum Beispiel zu Kartellrecht, Datenschutz, Einkauf, Vertrieb und internen Sachzuwendungen. Das Programm wird sukzessive zielgruppenspezifisch erweitert.

Je nach Rolle und Funktion werden den Mitarbeitern – mit Ausnahme der gewerblichen Mitarbeiter – automatisch die relevanten Module verpflichtend zugewiesen. Auf diese Weise erhält jeder Mitarbeiter genau die Module, die für seine Funktion relevant sind. Dies geschieht bei Einstellung, Beförderung oder Wechsel in eine Jobfunktion mit erhöhtem Risiko, sodass alle personellen Veränderungen abgedeckt werden. Regulär muss das Programm alle drei Jahre absolviert werden.

Gegen Ende des Berichtsjahres wurde eine vollständig neue verpflichtende Version des Trainingsprogramms ausgerollt. Das webbasierte Trainingsangebot wird durch Präsenztrainingsmaßnahmen ergänzt, die von zentralen oder lokalen Trainingsverantwortlichen durchgeführt werden. Unserem internen Trainernetzwerk geben wir modulare Trainingsunterlagen und Materialien zur methodischen Umsetzung an die Hand, so zum Beispiel Trainerleitfäden oder Erklär-Videos. Diese können zielgruppenspezifisch und je nach der Risikoklassifizierung der beteiligten Funktionen eingesetzt werden. Im Jahr 2017 haben insgesamt rund 96.300 Mitarbeiter unterschiedlicher Hierarchieebenen an Präsenztrainings oder webbasierten Trainings teilgenommen.

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

Mit all diesen Trainingsmaßnahmen unterstützen wir die langfristige Verankerung von integrem und regelkonformem Verhalten im Unternehmen und geben unseren Mitarbeitern Hilfestellungen im Umgang mit konkreten Themen aus der Praxis. Gleichermaßen gilt für die neue Daimler-App rund um Integrität, Compliance und Recht, auf die alle Mitarbeiter mit iOS-Firmengeräten zugreifen können. Sie ermöglicht unter anderem den mobilen Zugriff auf Informationen zu Korruptionsprävention und Kartellrecht.

Auch für Aufsichts- und Managementfunktionen wurde das Qualifizierungs- und Beratungsprogramm weiter ausgebaut. Neu ernannte Mitglieder der Geschäftsleitungen von Daimler-Mehrheitsgesellschaften erhalten einen kompakten Überblick zu wichtigen Aspekten der Unternehmensführung mit dem sogenannten Corporate Governance Navigator. Das zielgruppenorientierte Programm unterstützt die Teilnehmer in ihrer neuen Rolle durch Informationen zu Aufgaben und Verantwortlichkeiten sowie Ansprechpartnern und Anlaufstellen in Zusammenhang mit zentralen Themen des Ressorts Integrität und Recht sowie angrenzender Bereiche.

Neben internen Trainingsmaßnahmen bieten wir im Rahmen unseres Schulungsprogramms je nach Risiko auch Geschäftspartnern spezielle Trainings zu Integrität und Compliance inklusive Korruptionsprävention an. Diese Schulungen werden als webbasierte Trainings oder Präsenztrainings durchgeführt. Die Geschäftspartner werden hierzu von Daimler informiert und eingeladen.

Monitoring und Verbesserung

Alljährlich überprüfen wir die Effektivität und Effizienz unseres Compliance Management Systems und passen es an weltweite Entwicklungen, veränderte Risiken und neue rechtliche Anforderungen an. Wesentliche Kernprozesse kontrollieren wir zusätzlich unterjährig anhand von Leistungsindikatoren (Key Performance Indicators, KPI) wie etwa der Prozessdauer oder -qualität, für deren Bestimmung unter anderem die Einhaltung formeller Erfordernisse und die Vollständigkeit der Inhalte überprüft werden. Darüber hinaus berücksichtigen wir auch die Erkenntnisse aus unabhängigen internen sowie externen Prüfungen und

nehmen an ausgewählten Benchmark-Studien teil. Gegebenenfalls erforderliche Verbesserungsmaßnahmen werden auf dieser Basis festgelegt, durch die jeweils verantwortlichen Geschäftseinheiten umgesetzt und nach der Umsetzung regelmäßig auf ihren Erfolg überprüft. Über die Ergebnisse dieses Monitorings werden die zuständigen Führungsgremien laufend unterrichtet.

Einbindung der Unternehmensführung

Unsere divisionalen beziehungsweise regionalen Compliance-Verantwortlichen berichten 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 sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Viermal im Jahr berichten sie zudem an den Vorstand der Daimler AG, unter anderem über den Status des Compliance Management Systems und dessen Weiterentwicklung, über den Status des Hinweisgebersystems und nach Bedarf zu weiteren Themen. Des Weiteren berichtet der Group General Counsel regelmäßig an das Antitrust Steering Committee sowie das Group Risk Management Committee, an das auch der Chief Compliance Officer berichtet.

Wesentliche nichtfinanzielle Berichtsthemen

Korruption unterbinden, Kartellabsprachen verhindern und die Einhaltung technischer Vorgaben sicherstellen – dies sind für uns wesentliche Themen, für deren Bearbeitung wir ein Compliance Management System eingeführt haben. Unser konzernweiter Ansatz zur Wahrung und Achtung der Menschenrechte orientiert sich ebenfalls am Daimler-CMS.

Antikorruptions-Compliance

Daimler hat sich verpflichtet, Korruption im eigenen unternehmerischen Handeln zu bekämpfen. Dabei geht es neben Gesetzen auch um die Beachtung der Inhalte der OECD-Konvention gegen Bestechung ausländischer Amtsträger (1997) sowie der UN-Konvention gegen Korruption (2003). Als Gründungsteilnehmer und Teil der LEAD-Gruppe des UN Global Compact haben wir es uns darüber hinaus zur Aufgabe gemacht, daran mitzuwirken, dass nicht nur wir selbst, sondern auch unsere Geschäftspartner und Kunden den Handlungsprinzipien des UN Global Compact folgen. Dabei gilt es vor allem, die Korruption weltweit zu bekämpfen, um dadurch beeinträchtigte gesellschaftliche Verhältnisse zu verbessern und einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen.

Unser Antikorruptions-Compliance-Programm basiert auf unserem umfassenden Compliance Management System. Dieses weltweit angewandte System beinhaltet 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 Behörden und Amtsträgern. Ein besonderer Schwerpunkt der Maßnahmen zur Risikominimierung liegt dabei auf Vertriebsgesellschaften in Hochrisikoländern sowie Geschäftsbeziehungen zu Großhändlern und Generalvertretern weltweit.

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.

Daimler stellt weltweit an alle seine Aktivitäten die gleichen strengen Anforderungen. Zudem entwickeln wir unsere Methoden und Prozesse kontinuierlich weiter und sensibilisieren unsere Mitarbeiter durch vielfältige Kommunikationsmaßnahmen für die Bedeutung von Antikorruption – in diesem Berichtsjahr unter anderem durch einen Film und eine Website zum Thema. Weitere Informationen zu Kommunikation und Trainings:  S. 230

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. Er orientiert sich an den Maßstäben der europäischen Kartellbehörden und Gerichte. Auf diese Weise wollen wir in allen Ländern ein einheitliches Compliance- und Beratungsniveau sicherstellen mit dem Ziel, dass alle geltenden lokalen sowie internationalen Kartellgesetze eingehalten werden.

Mit einer von unserer Rechtsabteilung eingerichteten Beratungs-Hotline sowie mit Leitfäden und Praxishilfen unterstützen wir unsere Beschäftigten weltweit dabei, kartellrechtlich kritische Situationen zu erkennen und sich im Tagesgeschäft regelkonform zu verhalten, vor allem beim Kontakt mit Wettbewerbern, bei der weltweiten Zusammenarbeit mit Händlern und Generalvertretern sowie der Gremienarbeit in Verbänden. Neben der zentralen Daimler-Rechtsabteilung mit spezialisierten Fachberatern stehen den weltweiten Geschäftseinheiten mit ihren Mitarbeitern auch Rechtsberater in lokalen Risikoeinheiten zur Verfügung, die zusätzlich darauf achten, dass unsere Standards eingehalten werden. Zudem sensibilisieren wir unsere Mitarbeiter durch vielfältige Kommunikationsmaßnahmen für die Bedeutung wettbewerbs- und kartellrechtlicher Themen.

Die Ergebnisse unserer alljährlichen Compliance-Risikoanalyse bilden die Basis für die Definition der Maßnahmen, mit denen wir etwaigen kartellrechtlichen Risiken begegnen. Die Verantwortung für die Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen sowie die Aufsichtspflicht liegen beim Management der jeweiligen Gesellschaft. Dieses arbeitet eng mit dem Ressort Integrität und Recht zusammen, das entsprechende Umsetzungshinweise gibt. Besonders Risikoeinheiten müssen zudem regelmäßig die Angemessenheit und Wirksamkeit der lokal umgesetzten Antitrust Compliance-Maßnahmen systematisch bewerten. Außerdem führen die Rechtsabteilung und Corporate Audit ergänzend Monitoring-Maßnahmen in unseren Unternehmenseinheiten sowie nach einem definierten Prüfungsplan verdachtsunabhängige Prüfungen von Risikoeinheiten zur Einhaltung von Kartellgesetzen sowie von internen Prozessen durch. Dies hilft uns, die Wirksamkeit unseres Antitrust Compliance Programms laufend zu verbessern und es an weltweite Entwicklungen und neue rechtliche Anforderungen anzupassen. Die entsprechenden Methoden und Prozesse hierfür werden kontinuierlich weiterentwickelt.

Um eine unabhängige externe Bewertung unseres Antitrust Compliance Programms zu erhalten, haben wir 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.

Technical Compliance

Im Rahmen der kontinuierlichen Verbesserung unserer Produkte, unserer Technologien und unserer Organisation prüfen wir fortlaufend Weiterentwicklungsmöglichkeiten und optimieren Prozesse. Dazu gehört auch die Anpassung und stetige Weiterentwicklung unseres bestehenden Compliance Management Systems, etwa im Hinblick auf die Einhaltung technischer Regularien.

Um den spezifischen Risiken des Produktentwicklungsprozesses zu begegnen, haben wir deshalb in diesem Geschäftsjahr bei Mercedes-Benz Cars die bestehenden Systeme sowie ergänzende Maßnahmen und Prozesse in einem technical Compliance Management System (tCMS) zusammengeführt. Es enthält grundlegende Prinzipien und Elemente mit dem Ziel konzernweiter regelkonformer und integrier Verhaltens- und Arbeitsweisen. Die Ausweitung des tCMS auf die Konzernsparten Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks und Daimler Buses befindet sich in der Umsetzung.

Unser technical Compliance Management System unterstützt dabei, bei Fragen zur technischen Regelkonformität Klarheit zu schaffen und Orientierung zu geben, insbesondere bei anspruchsvollen Auslegungsfragen. Diese werden im Rahmen eines interdisziplinär ausgerichteten Prozesses unter Berücksichtigung technischer und rechtlicher Kriterien gemeinsam bewertet und entschieden. Mit dem tCMS tragen wir der Komplexität der regulatorischen Anforderungen sowie der Weiterentwicklung in der Automobilbranche Rechnung.

Beschäftigte in der Konzernforschung und Entwicklung werden dabei durch ein Netzwerk an Multiplikatoren – direkten Ansprechpartnern für Fragen rund um technische Compliance im eigenen Fachbereich – unterstützt. Dieses Multiplikatorennetzwerk wird konzernweit ausgebaut. Zudem sensibilisieren wir ausgewählte Zielgruppen durch verschiedene Kommunikationsmaßnahmen wie spezielle Dialogveranstaltungen und Verhaltensleitlinien für Integrität, Compliance und Recht im Produktentwicklungsprozess. So wurden im Rahmen von Präsenztrainings zur Technischen Compliance bis Ende 2017 bereits ca. 3.600 Mitarbeiter in der Entwicklung Mercedes-Benz Cars sensibilisiert.

Konzernweit gesteuert wird das Thema technische Compliance von einem internen Team, das sich aus Mitarbeitern mit verschiedener Expertise zusammensetzt, wie zum Beispiel Entwicklung, Recht, Integrität und Compliance. Regelmäßig werden die Vorstandsmitglieder für Integrität und Recht sowie für Konzernforschung und Entwicklung über den Stand des technical Compliance Management Systems informiert.

Menschenrechts-Compliance

Bereits seit 2008 beschäftigen wir uns mit einem unternehmensspezifischen Menschenrechtsansatz. 2011 haben wir begonnen, hierfür einen systematischen Due-Diligence-Ansatz für unser Unternehmen zu entwickeln, zunächst auf Basis des Human Rights Compliance Assessments des Danish Institute for Human Rights. Seit 2015 arbeiten wir mit einer eigens entwickelten und Daimler-spezifischen Methode, dem Daimler Human Rights Respect System (HRRS).

Auch in unserer konzernweiten Nachhaltigkeitsstrategie bildet die Achtung der Menschenrechte eines der zentralen Fokus-themen. Es ist unser Anspruch, bestmöglich dafür zu sorgen, dass diese elementaren Rechte in unseren Einheiten, bei unseren Partnern und bei unseren Zulieferern respektiert und eingehalten werden. Die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und der Deutsche Nationale Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte definieren hierzu Sorgfaltspflichten oder Prinzipien. Diesen Pflichten wollen wir nachkommen und bauen für deren Befolgung unter regelmäßiger Kon-sultation externer Stakeholder sukzessive unser Human Rights Respect System (HRRS) als Due-Diligence-Ansatz aus. Als proaktives Risikomanagementsystem für Menschenrechte zielt das HRRS darauf ab, systemische Risiken und mögliche nega-tive Auswirkungen unseres unternehmerischen Handelns auf die Achtung der Menschenrechte frühzeitig zu erkennen und mög-lichst zu vermeiden. Damit dient das HRRS primär dem Schutz Dritter und soll auch in unsere Lieferkette hinein wirksam sein. Neben gesetzlichen Regeln orientieren wir uns unter anderem an multinationalen Initiativen und Rahmenwerken, insbesondere den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und den Prinzipien des UN Global Compact. Im Sinne des dort formu-lierten Anspruchs einer Menschenrechts-Policy haben wir unsere Erwartungen an alle unsere Mitarbeiter und Geschäfts-partner klar definiert. Sie sind in unserer Richtlinie für integres Verhalten, in den Supplier Sustainability Standards und in den Zuliefererverträgen festgeschrieben. Verantwortlich für Menschenrechtsfragen ist das Vorstandressort Integrität und Recht.

Das HRRS orientiert sich an unserem konzernweit gültigen Compliance Management System (CMS) und fokussiert sich anhand eines risikobasierten Vorgehens vor allem auf Daimler-Mehrheitsbeteiligungen inklusive unserer Produktionsstandorte und auf unsere Lieferkette. Zum HRRS gehört auch der Austausch mit den sogenannten Rechteinhabern, zum Beispiel mit Mitarbeitern und deren Vertretern.

Wir entwickeln das HRRS laufend weiter, um es Schritt für Schritt zu implementieren. So haben wir in den vergangenen zwei Jahren zwei Pilotprojekte zum HRRS für Daimler-Mehrheitsbeteiligun-gen an unseren internationalen Standorten durchgeführt und in der Folge vor Ort nach Bedarf Verbesserungsmaßnahmen ange-stoßen sowie Best Practices für andere Standorte identifiziert. Auch konnten wir die Systematik, mit der wir alle Daimler-Mehr-heitsbeteiligungen nach Menschenrechtsrisiken klassifizieren, weiter verbessern. Wir arbeiten darauf hin, das HRRS für Daimler-Mehrheitsbeteiligungen bis 2020 an allen Standorten zu etablieren und den schon bestehenden dezentralen Maßnahmen zur Einhaltung der Menschenrechte ein dediziertes System zur Seite zu stellen.

Due Diligence mit dem Human Rights Respect System

Das HRRS zielt darauf ab, systemische Risiken und mögliche potenzielle negative Auswirkungen unseres unternehmerischen Handelns auf die Achtung der Menschenrechte frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden. Es umfasst vier Schritte, die sowohl auf die Daimler-Mehrheitsbeteiligungen als auch auf die Lieferkette angewendet werden sollen:

1. Potenzielle Menschenrechtsrisiken identifizieren (Risikoprüfung)
2. Präventiv- und Gegenmaßnahmen definieren, einleiten und steuern (Programmsteuerung)
3. Die Effektivität der Maßnahmen, insbesondere in Hochrisiko-einheiten und Lieferketten mit hohen menschenrechtlichen Risiken, überwachen (Monitoring)
4. Regelmäßig intern über relevante Fragen berichten und zugleich externe Berichtsanforderungen erfüllen (Reporting)

Identifizierung von Menschenrechtsrisiken in Daimler-Mehrheitsbeteiligungen

Die Risikoprüfung erfolgt in einem zweistufigen Prozess. Die Klassifizierung der Mehrheitsbeteiligungen auf Basis von festgelegten Kriterien wie landesspezifischen und geschäfts-spezifischen Risiken bildet den ersten Schritt. Im zweiten Verfahrensschritt sieht die Methodik vor, Einheiten mit erhöhtem Menschenrechtsrisiko Vor-Ort-Überprüfungen zu unterziehen. Hierfür wurde ein modularer Ansatz entwickelt, der es erlaubt, bei der Prüfung die zentralen menschenrechtlichen Normen abzudecken, die sich etwa aus der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte oder den Kernnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) ergeben.

Im Jahr 2017 haben wir unser bisheriges zweistufiges Verfahren zur Risikoprüfung auf Basis der Erfahrungen aus Pilotprojekten methodisch angepasst. Außerdem wurden das HRRS im Allgemeinen sowie unsere Methodik der Risikoprüfung im Besonderen durch externe Stakeholder verifiziert. Dabei erhielten wir wertvolle Vorschläge zur Anpassung und Erweiterung des Systems. Zudem erarbeiten wir derzeit einen effektiven Ansatz für Programmsteuerung, Monitoring und Reporting.

Identifizierung von Menschenrechtsrisiken in unserer Lieferkette

Seit 2008 definieren wir in unseren Supplier Sustainability Standards Anforderungen an unsere Lieferanten in Bezug auf Nachhaltigkeit. Wesentliche Bestandteile sind Anforderungen zu Arbeitsbedingungen und die Einhaltung der Menschenrechte. Um unserer menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht noch systematischer nachzukommen, erweitern wir das HRRS sukzessive für die Lieferkette. 2017 wurden hierfür klare, auf spezifische Produktbereiche – wie zum Beispiel Produktionsmaterial oder Dienstleistungen – zugeschnittene Risikoklassifizierungen für Daimler-Lieferketten entwickelt. Hierin sind unter anderem auch potenziell konfliktbehaftete Mineralien beinhaltet. Anhand des risikobasierten Ansatzes wollen wir definieren, bei welchen Zulieferprodukten und an welchen Stellen in der tieferen Lieferkette wir zielgerichtet über unsere Direktlieferanten hinaus Maßnahmen ergreifen.

Einbinden der Unternehmensführung.

Das für Integrität und Recht zuständige Vorstandsmitglied lässt sich regelmäßig über die Menschenrechtsaktivitäten informieren. Hinzu kommt die regelmäßige Berichterstattung an den Gesamtvorstand und das Corporate Sustainability Board (CSB) sowie das Procurement Council (PC) im Rahmen der Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsstrategie.

Weitere Compliance-Themen

Für Daimler ist es von großer Bedeutung, rechtliche und wirtschaftliche Risiken zu minimieren. Aus diesem Grund widmen wir uns neben den genannten Themenfeldern im Rahmen unseres Compliance Management Systems weiteren Themen wie der Beachtung unserer Datenschutz-Policy und der Datenschutzgesetze, der Prävention von Geldwäsche sowie der Einhaltung von Sanktionsvorgaben.

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 das geltende europäische Datenschutzrecht. Die Umsetzung der ab Mai 2018 geltenden neuen europäischen Datenschutz-Grundverordnung wird vorbereitet. Der Bereich Konzerndatenschutz ist Ansprechpartner für Datenschutzbeschwerden, führt Kontrollen sowie Audits durch, stärkt die Sensibilität der Mitarbeiter und berät die Fachbereiche. Schwerpunkt der produktbezogenen Beratung ist der Datenschutz sowohl bei vernetzten Fahrzeugen und automatisierten Fahrfunktionen als auch bei Mobilitätsservices.

Anti-Geldwäsche-Compliance

Unsere Anti-Geldwäsche-Richtlinien für die Bereiche Güterhandel und Daimler Financial Services dienen der Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung. Sie sollen konzernweit die Einhaltung der jeweils geltenden nationalen Gesetze sowie der darüber hinausgehenden internen Regulierungen ermöglichen. Der Chief Compliance Officer fungiert als Geldwäschebeauftragter für den Güterhandel der Daimler AG. Bei der Steuerung und Koordinierung der Maßnahmen zur Geldwäscheprävention wird er von einem Center of Competence Anti-Money Laundering unterstützt. Die Umsetzung der geltenden Richtlinien bei Daimler Financial Services unterstützt und koordiniert das Divisional Compliance Office Financial Services.

Sanktionslisten-Compliance

Für die Einhaltung sanktionsrechtlicher Vorgaben der EU und der USA sowie interner Regelungen haben wir weltweit in den relevanten Fachbereichen sowie kontrollierten Beteiligungen der Daimler AG einen risikoorientierten und systemgestützten Prozess eingeführt. Bei der Umsetzung steht das Center of Competence CSL (Checks against Sanctions Lists/Sanctions Compliance) den relevanten Fachbereichen sowie kontrollierten Beteiligungen der Daimler AG beratend zur Seite.

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit über die nichtfinanzielle Konzernberichterstattung

An den Aufsichtsrat der Daimler AG, Stuttgart

Wir haben den für die Daimler AG und den Konzern zusammengefassten gesonderten Nichtfinanziellen Bericht sowie die durch Verweisung als Bestandteil qualifizierten Abschnitte im Konzernlagebericht „Geschäftsmodell“, „Rechtliche Risiken“ und „Nichtfinanzielle Risiken“ nach §§ 315b und 315c i.V.m. 289b bis 289e HGB (im Folgenden „Bericht“) der Daimler AG, Stuttgart (im Folgenden „Daimler“), für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 einer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter von Daimler sind verantwortlich für die Aufstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i.V.m. 289b bis 289e HGB.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zum Nichtfinanziellen Bericht sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Nichtfinanziellen Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Erklärung des Wirtschaftsprüfers in Bezug auf die Unabhängigkeit und Qualitätssicherung

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Unsere Prüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen zur Qualitätssicherung an, insbesondere die Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer sowie den IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1).

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeföhrten Prüfung ein Prufurteil mit begrenzter Sicherheit über den Bericht abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): »Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information«, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit einer begrenzten Sicherheit aussagen können, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der

Bericht für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§315b und 315c i.V.m. 289b bis 289e HGB aufgestellt worden ist. Dies bedeutet nicht, dass zu jeder Angabe jeweils ein separates Prüfungsurteil abgegeben wird. Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeföhrten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unseres Auftrags haben wir unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Befragungen von für die Wesentlichkeitsanalyse verantwortlichen Mitarbeitern auf Gruppenebene, um ein Verständnis über die Vorgehensweise zur Identifizierung wesentlicher Themen und entsprechender Berichtsgrenzen von Daimler zu erlangen.
- Eine Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung von Daimler in der Berichtsperiode.
- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Überwachung von Angaben zu Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelangen, Menschenrechten und Korruption und Bestechung, einschließlich der Konsolidierung der Daten.
- Befragungen von Mitarbeitern auf Konzernebene, die für die Ermittlung der Angaben zu Konzepten, Due Diligence Prozessen, Ergebnissen und Risiken, die Durchführung von internen Kontrollhandlungen und die Konsolidierung der Angaben verantwortlich sind.
- Einsichtnahme in ausgewählte interne und externe Dokumente.
- Analytische Beurteilung der Daten und Trends der quantitativen Angaben, welche zur Konsolidierung auf Konzernebene von allen Standorten gemeldet wurden.
- Einschätzung der lokalen Datenerhebungs-, Validierungs- und Berichterstattungsprozesse sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten durch eine Stichprobenerhebung an den Standorten in Stuttgart und Mannheim.
- Einschätzung der Gesamtdarstellung der Angaben.

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeföhrten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungs nachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme gelangen lassen, dass der Bericht von Daimler für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i.V.m. 289b bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

Verwendungsbeschränkung/ABB-Klausel

Dieser Vermerk ist an den Aufsichtsrat der Daimler AG, Stuttgart, gerichtet und ausschließlich für diesen bestimmt. Gegenüber Dritten übernehmen wir insoweit keine Verantwortung

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für den Aufsichtsrat der Daimler AG, Stuttgart, erbracht haben, lagen die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in der Fassung vom 1. Januar 2017 zugrunde.  <https://kpmg.de/bescheinigungen/lib/aab.pdf>. Durch Kenntnisnahme und Nutzung der in diesem Vermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen (einschließlich der Haftungsbeschränkung auf EUR 4 Mio. für Fahrlässigkeit in Ziffer 9 der AAB) zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

Stuttgart, den 9. Februar 2018

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Dr. Thümller
Wirtschaftsprüfer



Mokler
Wirtschaftsprüfer



“ 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 § 315e (Absatz 1) des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB).

F | Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	238
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	239
Konzernbilanz	240
Konzern-Kapitalflussrechnung	241
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	242
 Konzernanhang	 244
1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze	244
2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung	255
3. Konsolidierungskreis	256
4. Umsatzerlöse	258
5. Funktionskosten	258
6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	260
7. Übriges Finanzergebnis	260
8. Zinserträge und Zinsaufwendungen	260
9. Ertragsteuern	261
10. Immaterielle Vermögenswerte	264
11. Sachanlagen	265
12. Vermietete Gegenstände	266
13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen	267
14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen	270
15. Verzinsliche Wertpapiere	271
16. Übrige finanzielle Vermögenswerte	271
17. Übrige Vermögenswerte	272
18. Vorräte	272
19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	272
20. Eigenkapital	273
21. Aktienorientierte Vergütung	275
22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	276
23. Rückstellungen für sonstige Risiken	282
24. Finanzierungsverbindlichkeiten	283
25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	284
26. Rechnungsabgrenzungsposten	284
27. Übrige Verbindlichkeiten	284
28. Konzern-Kapitalflussrechnung	285
29. Rechtliche Verfahren	285
30. Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen	287
31. Finanzinstrumente	290
32. Management von Finanzrisiken	298
33. Segmentberichterstattung	305
34. Kapitalmanagement	309
35. Ergebnis je Aktie	309
36. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen	310
37. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats	311
38. Honorare des Abschlussprüfers	312
39. Zusätzliche Angaben	312

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

F.01

	Anmerkung	2017	2016
in Millionen €			
Umsatzerlöse	4	164.330	153.261
Umsatzkosten	5	-129.999	-121.298
Bruttoergebnis vom Umsatz		34.331	31.963
Vertriebskosten	5	-12.965	-12.226
Allgemeine Verwaltungskosten	5	-3.809	-3.419
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5	-5.938	-5.257
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.824	2.350
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-1.042	-1.298
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	13	1.498	502
Übriges Finanzergebnis	7	-230	275
Zinserträge	8	214	230
Zinsaufwendungen	8	-582	-546
Ergebnis vor Ertragsteuern¹		14.301	12.574
Ertragsteuern	9	-3.437	-3.790
Konzernergebnis		10.864	8.784
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		339	258
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis		10.525	8.526
Ergebnis je Aktie (in €)			
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG	35		
Unverwässert		9,84	7,97
Verwässert		9,84	7,97

1 Die Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 33 enthalten.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung¹

F.02

	Daimler-Konzern 2017	Aktionäre der Daimler AG 2017	Nicht beherrschende Anteile 2017	Daimler-Konzern 2016	Aktionäre der Daimler AG 2016	Nicht beherrschende Anteile 2016
in Millionen €						
Konzernergebnis	10.864	10.525	339	8.784	8.526	258
Währungsumrechnung	-2.664	-2.596	-68	696	697	-1
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte						
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	18	17	1	-448	-448	-
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-1	-1	-	-621	-621	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	-3	-3	-	1	1	-
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (nach Steuern)	14	13	1	-1.068	-1.068	-
Derivative Finanzinstrumente						
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	2.519	2.523	-4	123	126	-3
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-36	-36	-	1.512	1.512	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	-741	-742	1	-495	-496	1
Derivative Finanzinstrumente (nach Steuern)	1.742	1.745	-3	1.140	1.142	-2
At-equity bewertete Finanzinvestitionen						
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	25	25	-	-12	-12	-
At-equity bewertete Finanzinvestitionen (nach Steuern)	25	25	-	-12	-12	-
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-883	-813	-70	756	759	-3
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (vor Steuern)	-108	-106	-2	-1.994	-1.994	-
Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-19	-19	-	748	748	-
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (nach Steuern)	-127	-125	-2	-1.246	-1.246	-
Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-127	-125	-2	-1.246	-1.246	-
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-1.010	-938	-72	-490	-487	-3
Gesamtergebnis	9.854	9.587	267	8.294	8.039	255

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können Anmerkung 20 entnommen werden.

Konzernbilanz

F.03

		Anmerkung	31. Dezember 2017	2016
<hr/>				
in Millionen €				
<hr/>				
Aktiva				
Immaterielle Vermögenswerte	10	13.735	12.098	
Sachanlagen	11	27.981	26.381	
Vermietete Gegenstände	12	47.714	46.942	
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	13	4.818	4.098	
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	46.413	42.881	
Verzinsliche Wertpapiere	15	990	1.100	
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	3.221	2.899	
Aktive latente Steuern	9	2.853	3.870	
Übrige Vermögenswerte	17	1.145	667	
Langfristige Vermögenswerte		148.870	140.936	
Vorräte	18	25.686	25.384	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	11.990	10.614	
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	39.374	37.626	
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		12.072	10.981	
Verzinsliche Wertpapiere	15	9.073	9.648	
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	3.580	2.837	
Übrige Vermögenswerte	17	4.960	4.962	
Kurzfristige Vermögenswerte		106.735	102.052	
Summe Aktiva		255.605	242.988	
<hr/>				
Passiva				
Gezeichnetes Kapital		3.070	3.070	
Kapitalrücklagen		11.742	11.744	
Gewinnrücklagen		47.682	40.794	
Übrige Rücklagen		1.529	2.342	
Eigene Anteile		-	-	
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital		64.023	57.950	
Nicht beherrschende Anteile		1.291	1.183	
Eigenkapital	20	65.314	59.133	
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	22	5.767	9.034	
Rückstellungen für Ertragsteuern		1.046	966	
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	7.192	6.632	
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	78.378	70.398	
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	2.589	3.327	
Passive latente Steuern	9	2.402	3.467	
Rechnungsabgrenzungsposten	26	5.802	5.559	
Übrige Verbindlichkeiten	27	10	15	
Langfristige Schulden		103.186	99.398	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		12.474	11.567	
Rückstellungen für Ertragsteuern		560	751	
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	10.052	9.427	
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	48.746	47.288	
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	8.933	9.542	
Rechnungsabgrenzungsposten	26	3.668	3.444	
Übrige Verbindlichkeiten	27	2.672	2.438	
Kurzfristige Schulden		87.105	84.457	
Summe Passiva		255.605	242.988	

Konzern-Kapitalflussrechnung¹

F.04

	2017	2016
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	14.301	12.574
Abschreibungen/Wertminderungen	5.676	5.478
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-1.507	-1.064
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-453	-46
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-1.455	-1.272
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-1.592	-962
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.288	757
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-11.145	-6.848
Vermietete Fahrzeuge	-3.681	-4.209
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-48	2.150
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	843	103
Gezahlte Ertragsteuern	-3.879	-2.950
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-1.652	3.711
Zugänge zu Sachanlagen	-6.744	-5.889
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-3.414	-2.944
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	812	366
Erwerb von Athlon Car Lease International B.V.	41	-3.650
Erwerb von Anteilsbesitz	-1.146	-334
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	418	79
Erwerb verzinslicher Wertpapiere	-6.729	-7.724
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere	7.266	5.394
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-22	36
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-9.518	-14.666
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	751	503
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	63.116	50.723
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	-47.073	-35.463
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-3.477	-3.477
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-250	-201
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	114	65
Erwerb eigener Aktien	-42	-38
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochterunternehmen	-10	-103
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	13.129	12.009
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-868	-9
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.091	1.045
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	10.981	9.936
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	12.072	10.981

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können der Anmerkung 28 entnommen werden.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals¹

F.05

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen ²	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte
in Millionen €					
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
Stand zum 1. Januar 2017	3.070	11.744	40.794	2.842	53
Konzernergebnis	-	-	10.525	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-106	-2.596	16
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-19	-	-3
Gesamtergebnis	-	-	10.400	-2.596	13
Dividenden	-	-	-3.477	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-35	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	5	-	-	-
Sonstiges	-	-7	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2017	3.070	11.742	47.682	246	66

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 2017 auf 7.562 (2016: 7.437) 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 €
-1.679	-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
-	-	-	-170	35	-135	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
-	-	-	-3	-4	-7	Sonstiges
-537	-16	-	57.950	1.183	59.133	Stand zum 31. Dezember 2016
-537	-16	-	57.950	1.183	59.133	Stand zum 1. Januar 2017
-	-	-	10.525	339	10.864	Konzernergebnis
2.487	25	-	-174	-73	-247	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
-742	-	-	-764	1	-763	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
1.745	25	-	9.587	267	9.854	Gesamtergebnis
-	-	-	-3.477	-250	-3.727	Dividenden
-	-	-	-35	-	-35	Änderungen des Konsolidierungskreises
-	-	-	-	56	56	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
-	-	-42	-42	-	-42	Erwerb eigener Aktien
-	-	42	42	-	42	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	-	5	24	29	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
-	-	-	-7	11	4	Sonstiges
1.208	9	-	64.023	1.291	65.314	Stand zum 31. Dezember 2017

Konzernanhang

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Der Konzernabschluss der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen (»Daimler« oder »der Konzern«) wurde unter Anwendung von § 315e HGB (Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 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 9. Februar 2018 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS

Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2017 verpflichtend in der EU anzuwendenden IFRS.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und im Geschäftsjahr erstmals angewendete IFRS

Die erstmals zum 1. Januar 2017 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.

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 erstmals für das am 1. Januar 2018 beginnende Geschäftsjahr anwenden. Daimler sieht vor, die Erstanwendung rückwirkend vorzunehmen und somit die Vergleichsperiode in Übereinstimmung mit IFRS 15 darzustellen.

Auswirkungen auf Daimler können sich insbesondere hinsichtlich des Zeitpunkts der Erfassung von Verkaufsanreizen sowie des Verkaufs von Fahrzeugen, bei denen 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. Zudem können sich Änderungen in der Bilanzierung von Materialbeistellungen ergeben. Hierbei verkauft Daimler Vermögenswerte an einen Dienstleister und kauft im Anschluss die erstellten Produkte des Dienstleisters zurück. Sofern die Materialbeistellung nicht mit dem Übergang von Kontrolle verbunden ist, werden unter IFRS 15 zukünftig keine Umsatzerlöse realisiert.

In der Bilanz werden sich insbesondere durch den separaten Ausweis von Vertragsverbindlichkeiten Änderungen ergeben.

Die konzernweite Untersuchung der Auswirkungen aus der Anwendung von IFRS 15 auf den Konzernabschluss ist abgeschlossen. Durch die Anwendung von IFRS 15 werden keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns erwartet. In der vorläufigen Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2017 wird sich das Eigenkapital gegenüber dem zum 31. Dezember 2016 veröffentlichten Wert um rund 0,1 Mrd. € erhöhen. Dabei wurde von der Erleichterung Gebrauch gemacht, dass vor dem 1. Januar 2017 erfüllte Verträge nicht neu nach IFRS 15 zu beurteilen sind. Die Ermittlung der Effekte für die Vergleichsperiode 2017 ist jedoch zum Veröffentlichungszeitpunkt des Konzernabschlusses noch nicht abschließend erfolgt.

Das IASB hat im April 2016 »**Amendments to IFRS 15**« veröffentlicht. Diese Änderungen erlauben Übergangsleichterungen für modifizierte und erfüllte Verträge und betreffen außerdem Klarstellungen zur Identifizierung von Leistungsverpflichtungen, Principal-Agent-Beziehungen sowie Lizzenzen. Durch die Anwendung dieser Änderungen werden ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns erwartet.

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.

Auswirkungen ergeben sich vor allem daraus, dass die neuen Vorschriften zur Erfassung von Wertminderungen auch erwartete, zukünftige Verluste mit einbeziehen, während IAS 39 lediglich die Erfassung von bereits eingetretenen Wertminde rungen 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. Weiterhin werden einzelne Fremdkapitalinstrumente durch die neuen Vorgaben zur Klassifizierung von Finanzinstrumenten nach IFRS 9 erfolgswirksam zum Fair Value zu erfassen sein. Mögliche Auswirkungen können in stärker schwankenden Bilanzwerten und Schwankungen in der Gewinn- und Verlustrechnung bzw. der Gesamtergebnisrechnung liegen.

Weitere Auswirkungen ergeben sich aus der Möglichkeit, bestimmte Komponenten von Derivaten von der Designation in eine Sicherungsbeziehung einzunehmen und die Änderungen der Zeitwerte dieser Komponenten erfolgsneutral abzugrenzen. Diese Änderung betrifft z. B. Zeitwerte von Optionen, deren Wertänderungen während der Laufzeit der Optionen unter IAS 39 regelmäßig ergebniswirksam berücksichtigt werden. Die neu eingeführte Möglichkeit zur Designation von Risikokomponenten bei nicht-finanziellen Grundgeschäften wird die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen bei Rohstoffen vereinfachen.

IFRS 9 ist verpflichtend spätestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Daimler wird IFRS 9 erstmals auf das Geschäftsjahr anwenden, das am 1. Januar 2018 beginnt. Daimler wird, in Einklang mit den Übergangsvorschriften, auf die Anpassung der Vorjahreszahlen verzichten und die Übergangseffekte kumulativ in den Gewinnrücklagen ausweisen. Ausgenommen davon ist die erfolgsneutrale Abgrenzung bestimmter, nicht-designierter Teile von Derivaten, die rückwirkend auf die Vergleichszahlen anzuwenden ist. Die Untersuchung der Auswirkungen aus der Anwendung von IFRS 9 auf den Konzernabschluss lässt keine wesentlichen Auswirkungen im Bereich der Klassifizierung und Bewertung, der Wertminderung und der Abbildung von Sicherungsbeziehungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage durch den Übergang auf IFRS 9 erwarten.

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 gemäß IAS 17 wurde nahezu identisch 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. Daimler plant derzeit, in Einklang mit den Übergangsvorschriften, auf die Anpassung der Vorjahreszahlen zu verzichten und die Übergangseffekte kumulativ in den Gewinnrücklagen auszuweisen.

Veröffentlichte, von der EU noch nicht übernommene und noch nicht angewandte IFRS

Das IASB hat im Mai 2017 den Standard **IFRS 17 »Insurance Contracts«** veröffentlicht. IFRS 17 ersetzt den derzeit geltenden Standard IFRS 4 und soll die Transparenz und die Vergleichbarkeit in Bezug auf Ansatz, Bewertung, Ausweis sowie Angaben für Versicherungsverträge beim Versicherungsgeber erhöhen. IFRS 17 ist verpflichtend spätestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2021 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Gegenwärtig erwartet Daimler keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage durch die Anwendung von IFRS 17. Eine vorzeitige Anwendung ist derzeit nicht vorgesehen.

Daneben wurden weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, die erwartungsgemäß keinen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben werden.

Darstellung

Die Darstellung in der Konzernbilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden 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.

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 z. B. 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 Beteiligungquote 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 finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken. Assoziierte Unternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert.

Für Unternehmen, bei denen Daimler die Führung mit einem Partner gemeinschaftlich ausübt (Joint Arrangement), ist zu unterscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt.

In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte am Nettovermögen. Für Gemeinschaftsunternehmen ist die Equity-Methode anzuwenden. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit besteht, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In diesem Fall sind grundsätzlich die anteiligen Vermögenswerte und Schulden sowie die anteiligen Erträge und Aufwendungen zu erfassen (quotale Konsolidierung). Gemeinschaftliche Tätigkeiten, die keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben, werden grundsätzlich gemäß der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Sofern in Einzelfällen die Abschlüsse von assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten nicht rechtzeitig vorliegen, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste mit einem zeitlichen Versatz von ein bis drei Monaten in den Konzernabschluss einbezogen. Bedeutende Geschäftsvorfälle werden jedoch ohne Zeitversatz bilanziert (siehe auch Anmerkung 13).

Zu fortgeführten Anschaffungskosten einbezogene Unternehmen

Tochterunternehmen, assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftliche Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage einzeln und in Summe von untergeordneter Bedeutung sind, werden grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen.

Fremdwährungsumrechnung

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden finanzielle Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung mit den Stichtagskursen umgerechnet; die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. 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.

F.06**Wechselkurse**

	2017					2016				
	USD	GBP	JPY	CNY	RUB	USD	GBP	JPY	CNY	RUB
	1€ =	1€ =	1€ =	1€ =	1€ =	1€ =	1€ =	1€ =	1€ =	1€ =
Mittelkurs am 31. Dezember	1,1993	0,8872	135,0100	7,8044	69,3920	1,0541	0,8562	123,4000	7,3202	64,3000
Periodendurchschnittskurse										
1. Quartal	1,0648	0,8601	121,0100	7,3353	62,5218	1,1020	0,7704	127,0000	7,2101	82,4506
2. Quartal	1,1021	0,8611	122,5800	7,5597	63,1033	1,1292	0,7868	121,9500	7,3788	74,3348
3. Quartal	1,1746	0,8978	130,3500	7,8340	69,2851	1,1166	0,8497	114,2900	7,4431	72,1154
4. Quartal	1,1776	0,8875	132,9100	7,7899	68,8150	1,0789	0,8691	117,9200	7,3691	67,9975

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 **F.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 Finanzdienstleistungs geschäft 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 noch zu realisierenden 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 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 aufwands wirksam 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.

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 Anteileigener 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 Zinserträgen oder Zinsaufwendungen bzw. bei Daimler Financial Services nicht in den Umsatzerlösen oder Umsatzkosten enthalten sind. Zum Beispiel sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken in diesem Posten enthalten.

Weiterhin sind Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Beteiligungen im übrigen Finanzergebnis enthalten, sofern diese nicht im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen werden.

Zinserträge und Zinsaufwendungen

In den Zinserträgen und Zinsaufwendungen sind Zinserträge aus Wertpapieranlagen, aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Zinsaufwendungen aus Schulden enthalten. Zudem gehen Zinsen und Änderungen der Marktwerte im Zusammenhang mit Zinssicherungsgeschäften sowie Erträge und Aufwendungen aus der Verteilung von Agien bzw. Disagien in diese Posten ein. Die Zinskomponenten aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Verpflichtungen sowie aus den zur Deckung dieser Verpflichtungen vorhandenen Planvermögen 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 Finanzdienstleistungsgeschäft in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Ertragsteuern

Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag als auch die latenten Steuern.

Die tatsächlichen Ertragsteuern werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen und Vorschriften des Jahres berechnet. Darüber hinaus beinhalten die im Geschäftsjahr ausgewiesenen tatsächlichen Steuern auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht endgültig veranlagte Jahre 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 abzugsfähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können. Passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, Zweigniederlassungen und assoziierten Unternehmen sowie Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen werden dann nicht angesetzt, wenn der Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung bestimmen kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflösen wird.

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG durch den gewogenen Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird. Da in den Jahren 2017 und 2016 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 Geschäftsjahrs 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 [F.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 linear 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.

F.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 in den Fahrzeugsegmenten aktiviert und über die Vertragsdauer linear unter Zugrundelegung der erwarteten Restwerte abgeschrieben. Änderungen der Restwerterwartung führen entweder zu einer prospektiven Anpassung der plamäßigen Abschreibung oder, wenn Anhaltspunkte hierfür vorliegen, zu einer Wertminderung.

Gegenstand von Operating Leases sind darüber hinaus Fahrzeuge, im Wesentlichen 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 Konzernprodukte sind und subventioniert werden, werden die Subventionen von den Anschaffungskosten abgesetzt. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Konzernprodukte aufgrund der separat abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse. Der mit Konzernprodukten beim Verkauf an die Händler erzielte Umsatz liegt nach Einschätzung des Konzerns in der Größenordnung des entsprechenden Zugangs zum Vermietvermögen bei Daimler Financial Services. Im Jahr 2017 betragen die Zugänge aus diesen Fahrzeugen zu den vermieteten Gegenständen bei Daimler Financial Services rund 13 (2016: rund 13) 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.

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 die Überprüfung auf Wertminderung unterhalb der Segmentebene durchgeführt. Hierbei wird zwischen den beiden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Daimler Financial Services Classic (klassisches Finanzdienstleistungsgeschäft) 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, die allgemeine Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie die Profitabilität der Produkte. Die mehrjährige Planung umfasst den Zeitraum bis 2025 und deckt damit überwiegend die Produktlebenszyklen unseres Fahrzeuggeschäfts ab. Die gerundeten, spezifisch für die jeweilige zahlungsmittelgenerierende Einheit ermittelten, zur Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen risikoangepassten Zinssätze betragen gegenüber dem Vorjahr unverändert 8 % nach Steuern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Fahrzeuggeschäfts. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Daimler 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 15 % (2016: 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 grundsätzlich 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 bestimmten 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 Schuldtitel 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 eingetretener 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 – fristen- und währungskongruent zu den Pensionszahlungen – auf der Grundlage von Renditen bestimmt, die am Abschlussstichtag für hochwertige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am jeweiligen Markt erzielt werden. Für sehr lange Laufzeiten stehen keine hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen als Vergleichsmaßstab zur Verfügung. Die entsprechenden Abzinsungsfaktoren werden mittels Extrapolation der beobachtbaren Marktrenditen entlang der Zinskurve bestimmt.

Gewinne oder Verluste aus der Kürzung oder Abgeltung eines leistungsbasierten Plans werden zum Zeitpunkt der Kürzung oder Abgeltung erfolgswirksam erfasst.

Rückstellungen für sonstige Risiken

Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht und wenn der Ressourcenabfluss wahrscheinlich und 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 Zahlungsmittelabflusses bei der Erfüllung nicht unwahrscheinlich ist, erfolgt eine Angabe als Eventualverbindlichkeit (soweit hinreichend bewertbar). 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 Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen und Ermessensentscheidungen vorgenommen werden. Diese können Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Schätzungen und Ermessensentscheidungen betroffen sind, werden im Folgenden erläutert. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen und Ermessensentscheidungen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben.

Werthaltigkeit 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 2017 durchgeföhrten 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 werden Annahmen zu wesentlichen Einflussfaktoren, wie der erwarteten Anzahl der Leasing-Rückläufer, der aktuellen Vermarktungsergebnisse sowie zukünftiger Fahrzeug-Modellwechsel getroffen. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie z. B. historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten. Auf der Grundlage der ermittelten Restwerte wird die planmäßige Abschreibung festgelegt; sofern sich die Restwerterwartung ändert, 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 Schadensanfälligkeit 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 Prämisen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertragslage des Konzerns haben. Es ist auch möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken können Anmerkung 29 entnommen werden.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Ermittlung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie die damit zusammenhängenden Pensionsaufwendungen basieren auf versicherungsmathematischen Modellen. Den Bewertungen liegen dabei unterschiedliche Annahmen wie aktuelle versicherungsmathematisch entwickelte Wahrscheinlichkeiten (u.a. Abzinsungsfaktoren, Anstieg der Lebenshaltungskosten), Annahmen über die künftige Fluktuation in Abhängigkeit von Alter und Dienstjahren oder auch erfahrungsbedingte Annahmen über die Eintrittswahrscheinlichkeit von Rentenzahlungen, Ratenzahlung oder Kapitalauszahlung zugrunde. Aufgrund veränderter Markt- und Konjunkturverhältnisse können die den Einflussfaktoren zugrunde gelegten Wahrscheinlichkeiten von aktuellen Entwicklungen abweichen. Mittels Sensitivitätsanalysen werden die finanziellen Auswirkungen der Abweichungen bei den wesentlichen Faktoren ermittelt. Weitere Informationen können Anmerkung 22 entnommen werden.

Ertragsteuern

Die Berechnung der Ertragsteuern der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen Gesetzen und Verordnungen. Die im Abschluss 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 [F.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 39 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 Vermögenswerte 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 24 (2016: 20) beherrschten strukturierten Unternehmen, von denen 22 (2016: 18) Unternehmen vollkonsolidiert werden. Darüber hinaus unterhält der Konzern Beziehungen zu 6 (2016: 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 hatte Daimler die Verträge zum Erwerb von 100% der Anteile an der **Athlon Car Lease International B.V.** (Athlon), einem Tochterunternehmen der niederländischen Rabobank Gruppe, unterzeichnet. Athlon ist einer der führenden Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen, insbesondere für gewerbliches Fuhrpark-Leasing und -Management, in Europa. 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. Im Jahr 2017 erhielt Daimler insgesamt Kaufpreisrückerstattungen von 41 Mio. €. Die Kaufpreisallokation aus der Transaktion wurde im vierten Quartal 2017 abgeschlossen. Dabei wurden aus dem zuzuordnenden Unterschiedsbetrag von 637 Mio. € dem Geschäftswert 402 Mio. €, den immateriellen Vermögenswerten 311 Mio. € sowie den sonstigen Vermögenswerten 6 Mio. € zugeordnet. 82 Mio. € entfielen auf die angesetzten passiven latenten Steuern.

Mit Wirkung zum 30. Juni 2016 hat Daimler zur nachhaltigen Stärkung des inländischen Planvermögens seine jeweils 3,1% der Anteile an **Renault S.A.** (Renault) und **Nissan Motor Company Ltd.** (Nissan) zum beizulegenden Zeitwert (1.800 Mio. €) in den Daimler Pension Trust e. V. eingebbracht. 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 bis zum Zeitpunkt der Einbringung im sonstigen Ergebnis erfasst. Die Einbringung der Anteile hat zu einem Ertrag im übrigen Finanzergebnis von 605 Mio. € geführt, der im Jahr 2016 in der Überleitung ausgewiesen wurde.

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 seit November 2017 Fahrzeuge der Marke Infiniti. Die Produktion für Fahrzeuge der Marke Mercedes-Benz läuft im Jahr 2018 an. 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

Im Mai 2017 hat Daimler für einen Kaufpreis von 0,3 Mrd. € einen Anteil von 15% an der **LSH Auto International Limited** (LSHAI) erworben. LSHAI verantwortet das Mercedes-Benz Retail Geschäft der Lei Shing Hong Group. LSHAI ist ein Tochterunternehmen der Lei Shing Hong Group und einer der größten Mercedes-Benz Händler weltweit. Wir verweisen auf unsere Erläuterungen in Anmerkung 13.

Im Januar 2017 hat die **There Holding B.V.** einen Anteil von 15% an der HERE International B.V. an Intel Holdings B.V. verkauft und im Zusammenhang mit der Veräußerung einen Ertrag von 183 Mio. € vereinnahmt. Weitere Ausführungen finden sich in Anmerkung 13.

F.08

Zusammensetzung des Konzerns

	31. Dezember 2017	2016
Konsolidierte Tochterunternehmen	363	359
Inland	64	62
Ausland	299	297
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	119	97
Inland	41	30
Ausland	78	67
Anteilmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten	1	1
Inland	-	-
Ausland	1	1
At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten	3	3
Inland	1	1
Ausland	2	2
At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen	16	14
Inland	5	4
Ausland	11	10
At-equity bewertete assoziierte Unternehmen	14	13
Inland	3	3
Ausland	11	10
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen	32	26
Inland	16	13
Ausland	16	13
	548	513

F.09**Umsatzerlöse**

	2017	2016
in Millionen €		
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	140.272	132.577
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	18.394	15.997
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungs-geschäft bei Daimler Financial Services	4.609	4.146
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	1.055	541
	164.330	153.261

4. Umsatzerlöse

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse des Konzerns kann Tabelle [F.09](#) entnommen werden.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern [F.81](#) und Regionen [F.83](#) ist in Anmerkung 33 dargestellt.

5. Funktionskosten**Umsatzkosten**

Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle [F.10](#) dargestellt.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 1.310 (2016: 1.268) Mio. € sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2017 auf 12.965 (2016: 12.226) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs-einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im Jahr 2017 betragen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 3.809 (2016: 3.419) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb und der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, und beinhalten Personalauf-wendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im Jahr 2017 bei 5.938 (2016: 5.257) Mio. € und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

Optimierungsprogramme

Die Maßnahmen und Programme, deren Implementierungs-kosten sich wesentlich auf das EBIT der Segmente ausgewirkt haben, sind im Folgenden kurz dargestellt.

F.11**Optimierungsprogramme**

	2017	2016
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars		
EBIT	105	-33
Zahlungsmittelzufluss	203	253
Rückstellungen für Optimierungsprogramme ¹	8	11
Daimler Trucks		
EBIT	-160	-105
Zahlungsmittelabfluss	-17	-68
Rückstellungen für Optimierungsprogramme ¹	3	3
Mercedes-Benz Vans		
EBIT	13	-49
Zahlungsmittelzufluss	24	-
Rückstellungen für Optimierungsprogramme ¹	2	3
Daimler Buses		
EBIT	1	-9
Zahlungsmittelzufluss/-abfluss	2	-3
Rückstellungen für Optimierungsprogramme ¹	-	-

¹ Stand der gebildeten Rückstellungen zum 31. Dezember.

Im Rahmen der organisatorischen Fokussierung auf die Geschäftsfelder wurden im Jahr 2015 Programme zur Restrukturierung des konzernreinen Händlernetzes initiiert, in denen auch ausgewählte Standorte des konzernreinen Vertriebsnetzes veräußert wurden. Die Restrukturierung wurde im Jahr 2017 im Wesentlichen abgeschlossen. Hieraus ergaben sich im Geschäftsjahr Erträge von 133 (2016: im Saldo Aufwendungen von 58) Mio. €.

Zum 31. Dezember 2016 hatten die Vermögenswerte der Veräußerungsgruppe für die ausländischen Standorte 240 Mio. € und für die Schulden 135 Mio. € betragen. Vermögenswerte und Schulden der Veräußerungsgruppe sind zum 31. Dezember 2017 nur in geringem Umfang vorhanden. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögenslage des Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden.

Daimler Trucks rechnet im Zusammenhang mit der Optimierung der Fixkosten insbesondere bei der Marke Mercedes-Benz mit Aufwendungen von rund 0,2 Mrd. €. Davon sind 172 Mio. € im Jahr 2017 angefallen. Begünstigt durch den Wechsel von Mitarbeitern innerhalb des Daimler-Konzerns sind die Aufwendungen geringer ausgefallen als ursprünglich angenommen.

Im Jahr 2016 wurde ein Personalabbauprogramm in Brasilien durchgeführt. Hieraus sind im Jahr 2016 im Segment Daimler Trucks Aufwendungen von 91 Mio. € angefallen.

Mercedes-Benz Vans hat im Jahr 2016 ein sozialverträgliches, freiwilliges Abfindungsprogramm für das Werk Düsseldorf aufgelegt. Im Jahr 2016 sind aus diesem Programm Aufwendungen von 38 Mio. € entstanden. Im Berichtsjahr sind nur sehr geringe Aufwendungen entstanden.

Tabelle [F.11](#) zeigt die Auswirkung der Optimierungsprogramme auf die Kenngrößen der einzelnen Segmente.

Die in Tabelle [F.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 [F.12](#) dargestellt.

Aus den Optimierungsprogrammen werden Zahlungsmittelabflüsse und -zuflüsse in den Jahren 2018 und 2019 erwartet.

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl

Beschäftigte

Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2017 enthaltene Personalaufwand beträgt 22.186 (2016: 21.141) Mio. €. Darin sind Löhne und Gehälter von 18.188 (2016: 17.150) Mio. €, Kosten der sozialen Sicherheit von 3.292 (2016: 3.242) Mio. € sowie Kosten der Altersversorgung von 706 (2016: 749) Mio. € enthalten. Die Zahl der im Geschäftsjahr durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter kann Tabelle [F.13](#) entnommen werden.

Informationen über die Gesamtbezüge von aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands sowie aktiven Mitgliedern des Aufsichtsrats sind in Anmerkung 37 enthalten.

F.12

Aufwendungen und Erträge aus den Optimierungsprogrammen

	2017	2016
in Millionen €		
Umsatzkosten	-93	-127
Vertriebskosten	-16	-108
Allgemeine Verwaltungskosten	-27	-8
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-38	-2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-	-45
Sonstige betriebliche Erträge	133	94
	-41	-196

F.13

Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte

	2017	2016
Mercedes-Benz Cars ¹	143.586	140.591
Daimler Trucks	80.155	81.810
Mercedes-Benz Vans	24.823	23.763
Daimler Buses	17.978	17.937
Daimler Financial Services	12.621	10.880
Sonstige	10.367	9.976
	289.530	284.957

¹ Inklusive anteiliger Mitarbeiteranzahl aus einem anteilmäßig konsolidierten Unternehmen von 1.203 Mitarbeitern im Jahr 2017 (2016: 337).

F.14**Sonstige betriebliche Erträge**

	2017	2016
in Millionen €		
Erträge aus weiterverrechneten Kosten	1.309	1.219
Fördergelder und Subventionen	107	144
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	385	24
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterräge	149	126
Erträge aus den Optimierungsprogrammen	133	94
Übrige sonstige Erträge	741	743
	2.824	2.350

6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge kann Tabelle [F.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 Altersteilzeitverträgen und Fördermittel für alternative Antriebe.

In den Erträgen aus dem Abgang von Sachanlagen sind Erträge aus dem Verkauf von Immobilien durch die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation am Standort Kawasaki in Japan von 267 Mio. € enthalten.

Weitere Informationen zu den Erträgen aus den Optimierungsprogrammen können Anmerkung 5 entnommen werden.

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist in Tabelle [F.15](#) dargestellt.

Die übrigen sonstigen Aufwendungen enthalten im Wesentlichen Verluste aus dem Abgang von kurzfristigen Vermögenswerten und Veränderungen von übrigen Rückstellungen. In 2016 waren Aufwendungen im Zusammenhang mit einem rechtlichen Verfahren von 400 Mio. € enthalten.

F.15**Sonstige betriebliche Aufwendungen**

	2017	2016
in Millionen €		
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-117	-111
Aufwendungen aus den Optimierungsprogrammen	-	-45
Übrige sonstige Aufwendungen	-925	-1.142
	-1.042	-1.298

F.16**Übriges Finanzergebnis**

	2017	2016
in Millionen €		
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-61	-124
Sonstiges übriges Finanzergebnis	-169	399
	-230	275

7. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [F.16](#) entnommen werden.

Im Sonstigen übrigen Finanzergebnis war im Jahr 2016 die Realisierung der bis zum Zeitpunkt der Einbringung im Sonstigen Ergebnis erfassten Gewinne von 605 Mio. € aus der Einbringung der Beteiligung an Renault und Nissan in das deutsche Pensions-Planvermögen zum beizulegenden Zeitwert enthalten.

F.17**Zinserträge und Zinsaufwendungen**

	2017	2016
in Millionen €		
Zinserträge		
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsbasierten Versorgungsplänen	2	5
Zinsen und ähnliche Erträge	212	225
	214	230
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsbasierten Versorgungsplänen	-211	-227
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-371	-319
	-582	-546

8. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle [F.17](#) entnommen werden.

9. Ertragsteuern

Die Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern kann Tabelle [F.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 [F.19](#) entnommen werden.

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steueraufwendungen von in- und ausländischen Unternehmen von 268 (2016: Steuererträge von 292) Mio. € enthalten.

Die Zusammensetzung des latenten Steueraufwands/-ertrags ist in Tabelle [F.20](#) dargestellt.

Bei den inländischen Gesellschaften wurde in den Jahren 2017 und 2016 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 15% verwendet. Weiterhin wurden ein Solidaritätszuschlag von jeweils 5,5% auf die Körperschaftsteuer sowie ein Gewerbesteuersatz von 14% berücksichtigt; für die Berechnung der latenten Steuern ergab sich bei den inländischen Gesellschaften in beiden Jahren insgesamt ein Steuersatz von 29,825 %. Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet.

Tabelle [F.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.

Das im Jahr 2017 vom Präsidenten der USA unterzeichnete Gesetz für eine umfassende Steuerreform (»H. R. 1/Tax Cuts and Jobs Act«) sieht unter anderem eine Reduzierung des landesweiten Körperschaftsteuersatzes für Unternehmen in den USA ab dem 1. Januar 2018 von 35 % auf 21 % vor. Die Reduzierung des Steuersatzes erforderte im Jahr 2017 bei den Tochtergesellschaften in den USA eine Neubewertung der aktiven und passiven latenten Steuern. Hieraus ergab sich ein Steuerertrag von 1.668 Mio. €, der in der Zeile Effekt aus Steuergesetzänderungen enthalten ist.

In den Jahren 2017 und 2016 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.

F.18

Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern

	2017	2016
in Millionen €		
Inland	6.399	5.775
Ausland	7.902	6.799
	14.301	12.574

F.19

Aufteilung des Steueraufwands

	2017	2016
in Millionen €		
Tatsächliche Steuern		
Inland	-2.024	-1.396
Ausland	-1.985	-1.690
Latente Steuern		
Inland	-401	-155
Ausland	973	-549
	-3.437	-3.790

F.20

Zusammensetzung des latenten Steueraufwands/-ertrags

	2017	2016
in Millionen €		
Latente Steuern		
davon aus temporären Differenzen	972	-44
davon aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	-400	-660

F.21

Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

	2017	2016
in Millionen €		
Erwarteter Steueraufwand	-4.265	-3.750
Abweichende ausländische Steuersätze	-80	-41
Abweichende Gewerbesteuer	52	31
Effekt aus Steuergesetzänderungen	1.624	48
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern	-171	-225
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	-632	113
Sonstiges	35	34
Ausgewiesener Steueraufwand	-3.437	-3.790

F.22**Aktive und passive latente Steuern**

	31. Dezember 2017	2016
in Millionen €		
Aktive latente Steuern	2.853	3.870
Passive latente Steuern	-2.402	-3.467
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern	451	403

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 Nettopensonsauwendungen 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 deutsche Pensions-Planvermögen ausgewiesen. Weiterhin enthält die Zeile im Jahr 2017 Steueraufwendungen im Zusammenhang mit der Auslegung von Steuergesetzen. Im Jahr 2016 waren in dieser Zeile Steuererträge aus der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren enthalten.

F.23**Aufteilung der unsaldierten aktiven und passiven latenten Steuern**

	31. Dezember 2017	2016
in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	48	51
Sachanlagen	134	340
Vermietete Gegenstände	2.319	1.798
Vorräte	977	1.129
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	392	328
Sonstige Aktiva, i.W. übrige finanzielle Vermögenswerte	6.423	6.019
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	1.813	2.256
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	671	891
Sonstige Rückstellungen	1.861	2.348
Verbindlichkeiten	931	1.518
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	1.332	1.702
Sonstige Passiva	2	2
	16.903	18.382
Wertberichtigungen	-1.291	-1.248
davon auf temporäre Differenzen	-194	-235
davon auf steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	-1.097	-1.013
Aktive latente Steuern, unsalidiert	15.612	17.134
Entwicklungskosten	-3.060	-2.625
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-127	-274
Sachanlagen	-1.574	-1.654
Vermietete Gegenstände	-5.211	-7.919
Vorräte	-55	-68
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.302	-1.124
Sonstige Aktiva	-377	-620
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-3.082	-2.098
Sonstige Rückstellungen	-147	-139
Sonstige Passiva	-226	-210
Passive latente Steuern, unsalidiert	-15.161	-16.731
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern	451	403

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 [F.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 [F.23](#) dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern ist in Tabelle [F.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 [F.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 2016 um 43 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf die ergebniswirksame Bildung von 171 Mio. € zurückzuführen. Darüber hinaus ergab sich eine ergebnisneutrale Verminderung im Wesentlichen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2017 betreffen u.a. die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge (904 Mio. €). Bei den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen wurden Wertberichtigungen von 12 Mio. € auf Verlustvorträge gebildet, die im Zeitraum von 2018 bis 2020 verfallen, 258 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2021 bis 2027 verfallen, 17 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2028 bis 2037 verfallen sowie 617 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 2017 bzw. in Vorjahren steuerliche Verluste erwirtschaftet. Bei den nach Verrechnung mit passiven latenten Steuern nicht wertberichtigten aktiven latenten Steuern dieser Gesellschaften von 135 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 einbehaltenden Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen sollen aus heutiger Sicht überwiegend investiert bleiben. Auf einbehaltene und nicht zur Ausschüttung vorgesehene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen von 28.733 (2016: 28.750) 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.

F.24

Veränderung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern

	2017	2016
in Millionen €		
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 1. Januar	403	1.069
Latenter Steueraufwand/-ertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung	572	-704
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-3	1
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	-741	-495
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsbasierten Pensionsplänen	-19	748
Sonstige Veränderung ¹	239	-216
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 31. Dezember	451	403

1 Enthält im Jahr 2016 Veränderungen aus Konsolidierungskreiszugängen von - 112 Mio. €. Die übrige Veränderung betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungs-umrechnungen.

F.25

Steueraufwand im Eigenkapital

	2017	2016
in Millionen €		
Steueraufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-3.437	-3.790
Steueraufwand/-ertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Konzern-Eigenkapital	-763	254
	-4.200	-3.536

10. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in Tabelle [F.26](#) dargestellt.

Zum 31. Dezember 2017 entfallen von den Geschäftswerten 455 (2016: 480) Mio. € auf das Segment Daimler Financial Services, 418 (2016: 456) Mio. € auf das Segment Daimler Trucks und 180 (2016: 185) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars.

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 2017: 5.086 Mio. €; 2016: 3.780 Mio. €). Ferner unterliegen übrige immaterielle Vermögenswerte mit einem

Buchwert von 255 (2016: 266) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen Vertriebsrechte der Fahrzeugsegmente mit unbestimmter Nutzungsdauer und Markenzeichen, die dem Segment Daimler Trucks zugeordnet sind und deren zeitliche Nutzung unbegrenzt ist. Der Konzern plant, die Nutzung dieser Vermögenswerte unverändert fortzuführen.

Tabelle [F.27](#) zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verteilen.

F.26**Immaterielle Vermögenswerte**

	Geschäfts-werte (erworben)	Entwicklungs-kosten (selbst geschaffen) ²	Übrige immaterielle Vermögens- werte (erworben)	Gesamt
in Millionen €				
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2016	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
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	9	–	16	25
Übrige Zugänge	1	2.779	755	3.535
Umbuchungen	–	–	–	–
Abgänge	-34	-524	-396	-954
Sonstige Veränderungen ¹	-71	-26	-140	-237
Stand 31. Dezember 2017	1.386	16.192	4.619	22.197
Abschreibungen/Wertminderungen				
Stand 1. Januar 2016	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
Zugänge	–	1.323	445	1.768
Umbuchungen	–	–	–	–
Abgänge	–	-521	-368	-889
Sonstige Veränderungen ¹	-22	-26	-99	-147
Stand 31. Dezember 2017	271	5.912	2.279	8.462
Buchwert zum 31. Dezember 2016	1.188	8.827	2.083	12.098
Buchwert zum 31. Dezember 2017	1.115	10.280	2.340	13.735

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

2 Inklusive aktivierte Fremdkapitalkosten auf Entwicklungskosten von 47 (2016: 54) Mio. €.

Die Abschreibungen beliefen sich auf 13 (2016: 12) Mio. €.

11. Sachanlagen

Die Entwicklung der Sachanlagen kann Tabelle [F.28](#) entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2017 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 50 (2016: 151) Mio. € von den Sachanlagen abgesetzt.

Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2017 von insgesamt 320 (2016: 178) 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 204 (2016: 7) Mio. € bzw. 34 (2016: 40) Mio. €.

F.27

Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2017	2016
in Millionen €		
Umsatzkosten	1.585	1.443
Vertriebskosten	89	74
Allgemeine Verwaltungskosten	45	37
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	48	36
Sonstige betriebliche Aufwendungen	1	10
	1.768	1.600

F.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 2016	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
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	562	1.032	1.752	3.603	6.949
Umbuchungen	559	985	803	-2.347	-
Abgänge	-415	-1.173	-796	-123	-2.507
Sonstige Veränderungen ¹	-475	-504	-709	-152	-1.840
Stand 31. Dezember 2017	16.987	25.964	27.398	4.470	74.819
Abschreibungen/Wertminderungen					
Stand 1. Januar 2016	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
Zugänge	352	1.534	2.035	-	3.921
Umbuchungen	-1	-	1	-	-
Abgänge	-201	-1.084	-640	-	-1.925
Sonstige Veränderungen ¹	-156	-289	-549	-	-994
Stand 31. Dezember 2017	8.743	16.630	21.465	-	46.838
Buchwert zum 31. Dezember 2016	8.007	9.155	5.730	3.489	26.381
Buchwert zum 31. Dezember 2017	8.244	9.334	5.933	4.470	27.981

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

F.29**Vermietete Gegenstände**

in Millionen €

Anschaffungs-/Herstellungskosten

Stand 1. Januar 2016	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
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	25.292
Umbuchungen	-
Abgänge	- 19.657
Sonstige Veränderungen ¹	- 3.446
Stand 31. Dezember 2017	59.519

Abschreibungen/Wertminderungen

Stand 1. Januar 2016	9.149
Zugänge	6.652
Umbuchungen	-
Abgänge	- 5.487
Sonstige Veränderungen ¹	74
Stand 31. Dezember 2016	10.388
Zugänge	7.978
Umbuchungen	-
Abgänge	- 5.904
Sonstige Veränderungen ¹	- 657
Stand 31. Dezember 2017	11.805

Buchwert zum 31. Dezember 2016	46.942
Buchwert zum 31. Dezember 2017	47.714

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

12. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle [F.29](#) entnommen werden.

Zum 31. Dezember 2017 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 8.684 Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (31. Dezember 2016: 7.465 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 [F.30](#) dargestellt.

F.30**Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen**

31. Dezember

2017

2016

in Millionen €

Fälligkeit

innerhalb eines Jahres	7.922	7.660
zwischen einem und fünf Jahren	8.607	8.306
nach mehr als fünf Jahren	71	63
	16.600	16.029

13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle [F.31](#) zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle [F.32](#) zeigt Eckdaten zu den Assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

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.

Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) hat im ersten Quartal 2017 eine Kapitalerhöhung von Daimler von 97 Mio. € erhalten. Die Kapitalerhöhung erfolgte durch Einbringung einer Dividendenforderung. Daimler plant, in den nächsten Jahren entsprechend seines Anteils dem Eigenkapital der BBAC bis zu 0,4 Mrd. € zuzuführen.

F.31

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
31. Dezember 2017				
At-equity-Buchwert ¹	4.282	500	36	4.818
At-equity-Ergebnis ¹	1.541	-42	-1	1.498
31. Dezember 2016				
At-equity-Buchwert ¹	3.582	468	48	4.098
At-equity-Ergebnis ¹	485	11	6	502

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

F.32

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Assoziierten Unternehmen

	BBAC	BAIC Motor ³	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
31. Dezember 2017					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	10,1	33,3		
Börsenwert ¹	–	832	–		
At-equity-Buchwert ²	2.130	777	732	643	4.282
At-equity-Ergebnis ²	1.143	290	121	-13	1.541
Dividendenzahlung an Daimler ⁴	1.134	29	–		
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	–		

1 Hierbei handelt es sich um die anteiligen Börsenwerte.

2 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

3 Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein.

4 Die Dividende von BBAC von 1.134 Mio. € wurde im Jahr 2017 teilweise ausbezahlt. Die Auszahlung belief sich auf 768 Mio. €.

Im ersten Quartal 2017 beschlossen die Anteilseigner von BBAC die Ausschüttung einer Dividende. Der auf Daimler entfallende Anteil von 401 Mio. € wurde im zweiten Quartal 2017 ausbezahlt und verminderte den At-equity-Buchwert entsprechend.

Im zweiten Quartal 2017 beschlossen die Anteilseigner von BBAC die Ausschüttung einer weiteren Dividende. Der auf Daimler entfallende Anteil von 733 Mio. € verminderte den At-equity-Buchwert entsprechend. Die Zahlung der ersten Hälfte ist im August 2017 erfolgt. Die Zahlung der zweiten Hälfte erfolgt im Jahr 2018.

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 BAIC Motor.

Im ersten Quartal 2017 wurde diese Wertminderung aufgrund des gestiegenen Börsenkurses in voller Höhe wieder aufgeholt. Der Effekt aus der Wertaufholung beträgt inklusive geringer Währungseffekte 240 Mio. €. Wertminderung und Wertaufholung waren bzw. sind im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

THBV (HERE)

Die There Holding B.V. (THBV) wurde im Jahr 2015 gegründet. Daimler, Audi und BMW sind mit jeweils 33,3% an der Gesellschaft beteiligt. THBV hält Anteile an der HERE International B.V. (HERE).

Mit Wirkung zum 4. Dezember 2015 erwarb HERE den Kartendienst HERE von der Nokia Corporation. HERE gehört zu den weltweit größten Herstellern von digitalen Straßenkarten für Navigationssysteme. Das für die Zukunft erwartete hochauflösende Kartenmaterial liefert eine der Grundlagen für künftiges autonomes Fahren. Die THBV wird als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Daimler AG einbezogen und ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Die Einbeziehung des anteiligen Ergebnisses erfolgte in 2015 mit einem Monat Zeitversatz, der zum 31. Dezember 2016 aufgehoben wurde.

Im Dezember 2016 unterzeichnete die THBV Verträge zum Verkauf von Anteilen an dem bisher 100%-igen Tochterunternehmen HERE. Danach wurde vereinbart, an Intel Holdings B.V. (Intel) einen Anteil von 15% und an ein chinesisches Konsortium bestehend aus NavInfo Co. Ltd., Tencent Holdings Ltd. und GIC Private Ltd. einen Anteil von 10% zu veräußern. Der Vollzug des Anteilsverkaufs an das chinesische Konsortium erfolgte jedoch nicht. Während eines behördlichen Prüfungsprozesses entschied das chinesische Konsortium, die Transaktion nicht weiterzuverfolgen.

Die Transaktion mit Intel wurde am 31. Januar 2017 vollzogen. Dies führte dazu, dass THBV nur noch einen maßgeblichen Einfluss auf HERE ausüben kann. In den Abschluss der THBV wird HERE deshalb ab dem 1. Februar 2017 nicht mehr als vollkonsolidiertes Unternehmen, sondern als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode einbezogen. Mit der Änderung der Einbeziehungsart erfolgte im ersten Quartal 2017 eine Neubewertung der Anteile an HERE zum beizulegenden Zeitwert. Der aus dieser Transaktion auf Daimler entfallende Ertrag von 183 Mio. € ist im ersten Quartal 2017 im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

Im Dezember 2017 unterzeichneten Daimler, Audi und BMW Verträge zum Verkauf von Anteilen an THBV. Danach wurde vereinbart, an die Robert Bosch Investment Nederland B.V. und an die Continental Automotive Holding Netherlands B.V. jeweils einen Anteil von 5,9% an THBV zu veräußern. Beide Anteilsverkäufe erfolgen zu gleichen Teilen durch Daimler, Audi und BMW. Daimler rechnet aufgrund der bereits im Jahr 2017 erfolgten Neubewertung mit keinen wesentlichen Ergebniseffekten aus diesen Transaktionen. Der Vollzug der Transaktionen wird nach Zustimmung der entsprechenden Behörden im ersten Quartal 2018 erwartet. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögenslage des Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis als zur Veräußerung gehaltenes langfristiges Vermögen.

In Tabelle [F.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

In 2017 ist in den at-equity bewerteten unwesentlichen assoziierten Unternehmen die Beteiligung **LSH Auto International Limited** (LSHAI) enthalten. Daimler hat im zweiten Quartal 2017 einen Anteil von 15 % an der LSHAI erworben. LSHAI verantwortet das Mercedes-Benz Retail Geschäft der Lei Shing Hong Group. LSHAI ist ein Tochterunternehmen der Lei Shing Hong Group und einer der größten Mercedes-Benz Händler weltweit. Die Transaktion wurde nach der Zustimmung der entsprechenden Kartellbehörden am 22. Mai 2017 abgeschlossen. Der Kaufpreis betrug 0,3 Mrd. €. Aufgrund der Möglichkeit der Einflussnahme von Daimler im Verwaltungsgremium der LSHAI, anderer vertraglicher Vereinbarungen sowie wesentlicher Lieferbeziehungen bezieht Daimler die Beteiligung als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein und weist in der Segmentberichterstattung den Buchwert und das Ergebnis in der Überleitung zu den Konzernwerten aus. Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von LSHAI mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein.

Im Ergebnis der at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen sind im Jahr 2017 Wertminderungen von 125 Mio. € auf Beteiligungen enthalten.

Tabelle [F.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 den Anmerkungen 3 und 36 enthalten.

F.33**Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Assoziierten Unternehmen**

	BBAC ¹ 2017	BBAC ¹ 2016	BAIC Motor ² 2017	BAIC Motor ² 2016	THBV ³ (HERE) 2017	THBV ³ (HERE) 2016
in Millionen €						
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung						
Umsatzerlöse	15.373	11.673	18.510	15.117	71	1.240
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	2.350	1.449	1.649	1.285	-151	-1
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	-	-	-	-	513	-166
Sonstiges Ergebnis	23	-21	103	-	2	-4
Gesamtergebnis	2.373	1.428	1.752	1.285	364	-171
Angaben zur Bilanz und Überleitung zum at-equity Buchwert						
Langfristige Vermögenswerte	4.558	4.354	13.089	13.280	1.906	2.802
Kurzfristige Vermögenswerte	7.058	6.520	10.140	10.005	289	592
Langfristige Schulden	741	694	3.077	2.333	-	1.044
Kurzfristige Schulden	6.335	5.623	10.954	11.584	-	518
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	4.540	4.557	9.198	9.368	2.195	1.832
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist	2.224	2.233	712	720	732	611
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von	-93	-91	-9	-	-	-
Geschäftswerte aus at-equity Bewertung	-	-	70	74	-	-
Sonstiges	-1	-1	4	-237	-	-
At-equity-Buchwert	2.130	2.141	777	557	732	611
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:						
Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung 2016 betreffen den Zeitraum 5. Dezember 2015 bis 31. Dezember 2016.						
Gemäß IFRS 5.34 wurde die Gewinn- und Verlustrechnung für 2016 rückwirkend angepasst.						
Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum at-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember.						
Der Umsatz bei THBV bezieht sich auf HERE; der Umsatz des Jahres 2017 umfasst lediglich den Monat Januar bis zur Änderung der Einbeziehungsart von HERE bei THBV.						

F.34**Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen**

	Assoziierte Unternehmen 2017	Assoziierte Unternehmen 2016	Gemeinschaftsunternehmen 2017	Gemeinschaftsunternehmen 2016
in Millionen €				
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert)				
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	61	22	-28	-28
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	-1	-1	-	-
Gesamtergebnis	60	21	-28	-28

14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ergibt sich aus Tabelle [F.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 (z. B. 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 2017 auch Vermögenswerte von 103 (31. Dezember 2016: 165) Mio. € aus Verträgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit Dritten ausgewiesen, die nicht das Fahrzeuggeschäft betreffen (Leveraged Leases).

Die Fälligkeiten der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen können Tabelle [F.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 [F.37](#) dargestellt.

Im Jahr 2017 betrug der Gesamtaufwand aus Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen 500 (2016: 499) Mio. €.

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [F.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 2017 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 6.049 (31. Dezember 2016: 5.909) Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

F.35

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2017			31. Dezember 2016		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	15.737	27.044	42.781	14.803	26.288	41.091
Absatzfinanzierung mit Händlern	16.065	3.061	19.126	16.302	2.970	19.272
Finanzierungsleasing-Verträge	7.976	16.774	24.750	7.012	14.186	21.198
Buchwert (brutto)	39.778	46.879	86.657	38.117	43.444	81.561
Wertberichtigungen	-404	-466	-870	-491	-563	-1.054
Buchwert (netto)	39.374	46.413	85.787	37.626	42.881	80.507

F.36

Fälligkeiten der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen

	31. Dezember 2017				31. Dezember 2016		
	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre
in Millionen €							
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	8.402	15.591	324	24.317	7.407	13.175	583
Nicht garantierter Restbuchwert	602	2.525	12	3.139	393	1.880	11
Bruttoinvestition	9.004	18.116	336	27.456	7.800	15.055	594
Nicht realisierter Finanzertrag	-1.028	-1.640	-38	-2.706	-788	-1.374	-89
Buchwert (brutto)	7.976	16.476	298	24.750	7.012	13.681	505
Wertberichtigungen	-136	-171	-2	-309	-156	-225	-5
Buchwert (netto)	7.840	16.305	296	24.441	6.856	13.456	500

15. Verzinsliche Wertpapiere

Bei den verzinslichen Wertpapieren mit einem Buchwert von 10.063 (2016: 10.748) 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 [F.39](#) dargestellt zusammen.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Zum 31. Dezember 2017 waren Forderungen mit einem Buchwert von 511 (2016: 648) Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in Anmerkung 31.

F.37

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	2017	2016
in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	1.054	1.016
Zuführungen	480	491
Inanspruchnahmen	-265	-290
Auflösungen	-299	-181
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-100	18
Stand zum 31. Dezember	870	1.054

F.38

Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember	2017	2016
in Millionen €			
Weder überfällige noch einzельwertberichtigte Forderungen	81.214	76.127	
Überfällige Forderungen, die nicht einzельwertberichtet sind			
weniger als 30 Tage	2.046	1.796	
30 bis 59 Tage	315	403	
60 bis 89 Tage	136	91	
90 bis 119 Tage	43	58	
120 Tage oder mehr	105	138	
Gesamt	2.645	2.486	
Einzelwertberichtigte Forderungen	1.928	1.894	
Buchwert (netto)	85.787	80.507	

F.39

Übrige finanzielle Vermögenswerte

	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	1.173	1.173	-	811	811
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	171	171	-	166	166
davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	-	1.002	1.002	-	645	645
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.235	1.144	2.379	653	1.077	1.730
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	54	28	82	81	25	106
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	2.291	876	3.167	2.103	986	3.089
	3.580	3.221	6.801	2.837	2.899	5.736

17. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann Tabelle [F.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 [F.41](#) entnommen werden.

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2017 auf 411 (2016: 842) Mio. €. Zum 31. Dezember 2017 betrugen die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, 954 (31. Dezember 2016: 974) Mio. €; hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Zur Sicherung der Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten wurde dem Daimler Pension Trust e. V. der zum 31. Dezember 2017 in den Vorräten enthaltene Bestand an Geschäfts- und Vorführfahrzeugen der Marken Mercedes-Benz Cars bzw. Mercedes-Benz Vans der Daimler AG von 1.033 (31. Dezember 2016: 1.008) Mio. € sicherungsübereignet.

Darüber hinaus waren zum 31. Dezember 2017 Vorräte mit einem Buchwert von 419 (31. Dezember 2016: 296) 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 2017 von 112 (31. Dezember 2016: 126) 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 [F.42](#) entnommen werden.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 38 Mio. € wiesen zum 31. Dezember 2017 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf (31. Dezember 2016: 49 Mio. €).

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist in Tabelle [F.43](#) enthalten.

Im Jahr 2017 betrug der Gesamtaufwand aus Wertminderungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 131 (2016: 97) Mio. €.

Kreditrisiken

Die Tabelle [F.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.

F.40

Übrige Vermögenswerte

	31. Dezember 2017			31. Dezember 2016		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	510	249	759	734	51	785
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	2.832	262	3.094	2.905	38	2.943
Erstattungsansprüche aufgrund Medicare Act (USA)	-	68	68	-	72	72
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	274	211	485	191	173	364
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	632	112	744	566	112	678
Übrige	712	243	955	566	221	787
	4.960	1.145	6.105	4.962	667	5.629

20. Eigenkapital

Siehe hierzu auch die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
[↗ F.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 2016 ergaben sich keine Veränderungen der im Umlauf befindlichen/ausgegebenen Aktien. Der Stand beträgt am 31. Dezember 2017 unverändert zum 31. Dezember 2016 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.

F.41

Vorräte

	31. Dezember 2017	2016
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.655	2.723
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.373	3.814
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	19.361	18.609
Geleistete Anzahlungen	297	238
	25.686	25.384

F.42

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 2017	2016
in Millionen €		
Buchwert (brutto)	12.290	10.954
Wertberichtigungen	-300	-340
Buchwert (netto)	11.990	10.614

F.43

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	2017	2016
in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	340	392
Nettozuflüsse	63	-10
Inanspruchnahmen	-107	-62
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	4	20
Stand zum 31. Dezember	300	340

F.44

Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 2017	2016
in Millionen €		
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	7.720	7.081
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtet sind		
weniger als 30 Tage	1.228	813
30 bis 59 Tage	164	127
60 bis 89 Tage	61	39
90 bis 119 Tage	70	27
120 Tage oder mehr	103	142
Gesamt	1.626	1.148
Einzelwertberichtigte Forderungen	2.644	2.385
Buchwert (netto)	11.990	10.614

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.

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.

Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen.

Von der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Wie zum 31. Dezember 2016 befinden sich auch zum 31. Dezember 2017 keine eigenen Aktien im Bestand der Daimler AG.

Belegschaftsaktienprogramme

Im Jahr 2017 hat Daimler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,6 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 42 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 1,7 Mio. € bzw. 0,06 % erworben und an Mitarbeiter ausgegeben (2016: 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 %).

Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklagen enthalten im Wesentlichen Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien sowie die Aufwendungen aus der Ausübung von bis 2014 ausübaren Stock-Option-Plänen und der Ausgabe von Belegschaftsaktien, Effekte aus Anteilsveränderungen an einbezogenen Unternehmen sowie zugehörige direkt verrechnete Transaktionskosten.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Daneben werden Neubewertungen aus leistungsbasierten Versorgungsplänen sowie die darauf entfallenden erfolgsneutralen latenten Steuern in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

Dividende

Nach dem deutschen Aktiengesetz wird die Dividende aus dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Daimler AG (Einzelabschluss) ausgewiesenen Bilanzgewinn ausgeschüttet. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2017 der Daimler AG 3.905 Mio. € (3,65 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2016: 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 [F.02](#) dargestellt.

21. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2017 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2014 bis 2017. 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 2013 wurde planmäßig im ersten Quartal 2017 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 [F.45](#) entnommen werden.

Tabelle [F.46](#) zeigt die Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus Rechten von aktiven Mitgliedern des Vorstands.

Die Angaben in Tabelle [F.46](#) stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand. Angaben über die Vorstandsvergütung im Jahr 2017 sind im Vergütungsbericht dargestellt.

[Lagebericht ab Seite 136](#)

F.45

Effekte aus aktienorientierter Vergütung

	Aufwand 2017	Aufwand 2016	Rückstellung 31. Dezember 2017	Rückstellung 31. Dezember 2016
in Millionen €				
PPSP	-98	-62	191	284
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus der Vorstandsmit- glieder	-7	-5	13	14
	-105	-67	204	298

F.46

Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus der aktienorientierten Vergütung von aktiven Mitgliedern des Vorstands

	Dr. Dieter Zetsche 2017	2016	Dr. Wolfgang Bernhard ¹ 2017	2016	Martin Daum ² 2017	2016
in Millionen €						
PPSP	-3,9	-3,8	-0,2	-1,6	-0,8	-
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-1,8	-1,4	-	-0,6	-0,7	-
	Renata Jungo Brüngger 2017	2016	Ola Källenius 2017	2016	Wilfried Porth 2017	2016
in Millionen €						
PPSP	-0,8	-0,5	-1,2	-0,7	-1,6	-1,6
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-0,7	-0,6	-0,7	-0,5	-0,7	-0,5
	Britta Seeger ³ 2017	2016	Hubertus Troska 2017	2016	Bodo Uebber 2017	2016
in Millionen €						
PPSP	-0,4	-	-1,6	-1,5	-1,9	-1,8
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-0,8	-	-0,7	-0,5	-0,9	-0,6
	Prof. Dr. Thomas Weber ⁴ 2017	2016				
in Millionen €						
PPSP	-	-1,6				
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-	-0,5				

¹ Bestellung zum Vorstand endete am 10. Februar 2017. Werte sind entsprechend anteilig einbezogen für 2017.

² Erstmals in den Vorstand zum 1. März 2017 berufen.

³ Erstmals in den Vorstand zum 1. Januar 2017 berufen.

⁴ Bestellung zum Vorstand endete am 31. Dezember 2016.

Performance-Phantom-Share-Pläne

Im Jahr 2017 hat der Konzern, ebenso wie in den Vorjahren, einen Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) ausgegeben. Im Rahmen des PPSP gewährt Daimler bezugsberechtigten Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom Shares), die nach vier Jahren dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Während der vierjährigen Laufzeit zwischen Zuteilung der vorläufigen Phantom Shares und Auszahlung des Planes am Ende der Laufzeit entfällt auf die Phantom Shares ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Daimler-Aktien ausgeschütteten Dividenden. Der Auszahlungsbetrag am Ende der Laufzeit ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Kennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Daimler-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums am Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Der Erdienungszeitraum beträgt somit vier Jahre. Bei den bestehenden Plänen ist der Kurs der Daimler-Aktie bei Auszahlung auf das 2,5-fache des Kurses bei Gewährung begrenzt. Darüber hinaus ist der Auszahlungsbetrag für die Vorstandsmitglieder zusätzlich auf das 2,5-fache des Zuteilungswertes, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl der Phantom Shares herangezogen wurde, begrenzt. In die Begrenzung des Auszahlungsbetrags für die Vorstandsmitglieder werden auch die Dividendenäquivalente eingerechnet.

Die Ermittlung der Zielerreichung bei dem ausbezahlten PPSP-Plan 2013 basierte 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 2017 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 bis 2017 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 [F.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 Leistungszusagen, die größtenteils von der tariflichen Einstufung der Mitarbeiter bei Übergang in die Leistungsphase abhängen und die eine lebenslange Rentenzahlung vorsehen.

Neben den von den inländischen Unternehmen gewährten arbeitgeberfinanzierten Zusagen werden den Beschäftigten von einigen Gesellschaften auch verschiedene Entgeltumwandlungsmodelle angeboten.

Die inländischen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen sind zum überwiegenden Teil durch 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 Pensionszusagen als auch die Planvermögen können im Zeitablauf Schwankungen unterliegen. Dadurch kann der Finanzierungsstatus negativ oder positiv beeinflusst werden. Die Schwankungen bei den leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen resultieren im Daimler-Konzern insbesondere aus der Änderung von finanziellen Annahmen wie den Abzinsungsfaktoren und dem Anstieg der Lebenshaltungskosten, aber auch aus der Änderung demografischer Annahmen wie einer veränderten Lebenserwartung. Beim überwiegenden Anteil der inländischen Pläne haben erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten keinen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich durch die Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern 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. Darüber hinaus ist im Jahr 2017 zur nachhaltigen Stärkung des inländischen Planvermögens eine außerordentliche Dotierung von 3,0 Mrd. € erfolgt. Im Jahr 2016 wurden die Anteile an Renault und Nissan mit einem beizulegenden Zeitwert von 1,8 Mrd. € in das inländische Planvermögen eingebbracht.

Grundsätzlich ist der Konzern bestrebt, bei der Neueinführung von betrieblichen Altersversorgungszusagen diese als leistungsbasierte Pläne, die auf Kapitalbausteinen bzw. Beiträgen basieren, oder als Beitragsszusagen auszugestalten.

F.47

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember	
	2017	2016
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	4.625	7.847
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	1.142	1.187
	5.767	9.034

Überleitung der Nettoschuld aus leistungsisierten Verpflichtungen

Die Entwicklung der entsprechenden Größen ist in Tabelle [F.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 [F.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. Grundsätzlich orientiert sich die Vermögensanlage an der Struktur der Pensionsverpflichtungen.

F.48

Barwert der leistungsisierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen

	31. Dezember 2017			31. Dezember 2016		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Barwert der leistungsisierten Verpflichtungen zum 1. Januar	31.173	26.982	4.191	27.640	23.803	3.837
Laufender Dienstzeitaufwand	687	591	96	601	512	89
Zinsaufwand	648	495	153	750	595	155
Beiträge der Teilnehmer des Plans	58	54	4	71	66	5
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen	-23	-13	-10	-11	6	-17
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen	1.076	419	657	3.021	2.733	288
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	2	-55	57	5	-21	26
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	1.055	351	704	3.015	2.718	297
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-117	-	-117	-37	20	-57
Geleistete Pensionszahlungen	-973	-744	-229	-932	-748	-184
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen ¹	-787	17	-804	65	16	49
Barwert der leistungsisierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	31.744	27.746	3.998	31.173	26.982	4.191
 Beizulegender Zeitwert der Planvermögen						
zum 1. Januar	23.384	20.315	3.069	20.226	17.306	2.920
Verzinsung der Planvermögen	489	377	112	582	465	117
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste (-)	996	541	455	994	830	164
Tatsächliche Erträge der Planvermögen	1.485	918	567	1.576	1.295	281
Beiträge des Arbeitgebers	3.692	3.596	96	2.427	2.337	90
Beiträge der Teilnehmer des Plans	58	54	4	71	66	5
Planabgeltungen	-	-	-	-52	-	-52
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-910	-702	-208	-868	-705	-163
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen ¹	-494	16	-510	4	16	-12
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	27.215	24.197	3.018	23.384	20.315	3.069
 Finanzierungsstatus						
davon in: Übrige Vermögenswerte	96	-	96	58	-	58
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-4.625	-3.549	-1.076	-7.847	-6.667	-1.180

¹ Einschließlich der Umbuchungen in die Rückstellungen für übrige Risiken.

Pensionsaufwendungen

Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Nettopensionsaufwendungen kann Tabelle [F.50](#) entnommen werden.

F.49

Zusammensetzung des Planvermögens

	31. Dezember 2017			31. Dezember 2016		
	Inländische Gesamt	Ausländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Energie, Rohstoffe und Versorgungsbetriebe	959	831	128	1.048	907	141
Finanzwesen	1.193	1.027	166	1.366	1.147	219
Gesundheitswesen	547	440	107	664	559	105
Industrie ¹	2.535	2.440	95	2.893	2.783	110
Konsumgüter	1.149	942	207	1.374	1.146	228
Technologie und Telekommunikation	1.127	932	195	1.167	981	186
Andere	46	–	46	43	–	43
Eigenkapitalinstrumente	7.556	6.612	944	8.555	7.523	1.032
Staatsanleihen	4.658	3.844	814	4.438	3.397	1.041
Unternehmensanleihen	9.485	8.556	929	8.212	7.547	665
Forderungsbesicherte Anleihen	46	30	16	57	5	52
Anleihen	14.189	12.430	1.759	12.707	10.949	1.758
Sonstige börsennotierte Anlagen	5	1	4	5	3	2
Zwischensumme börsennotierte Anlagen	21.750	19.043	2.707	21.267	18.475	2.792
Alternative Investments ²	512	388	124	555	480	75
Immobilien	537	436	101	570	450	120
Sonstige nicht börsennotierte Anlagen	418	378	40	99	57	42
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.998	3.952	46	893	853	40
Zwischensumme nicht börsennotierte Anlagen	5.465	5.154	311	2.117	1.840	277
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	27.215	24.197	3.018	23.384	20.315	3.069
davon Marktwert eigene übertragbare Finanzinstrumente	–	–	–	–	–	–
davon Marktwert selbst genutztes Planvermögen	50	50	–	64	64	–

1 Einschließlich der Anteile an Renault und Nissan von insgesamt 2.010 (zum 31.12.2016: 2.178) Mio. €.

2 Alternative Investments umfassen im Wesentlichen Private Equity.

F.50

Pensionsaufwendungen

	2017			2016		
	Inländische Gesamt	Ausländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-687	-591	-96	-601	-512	-89
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	117	–	117	-15	-20	5
Nettozinsaufwand	-161	-118	-43	-173	-130	-43
Nettozinsinsertrag	2	–	2	5	–	5
	-729	-709	-20	-784	-662	-122

Bewertungsprämissen

Der Stichtag für die Bewertung der leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Pensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen unterstellten Prämissen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem die Pensionspläne aufgestellt wurden.

Bei der Berechnung der Pensionsverpflichtungen beruht die Lebenserwartung bei den inländischen Plänen auf den Richttafeln 2005 G von K. Heubeck. Für die ausländischen Pensionspläne werden vergleichbare landesübliche Bewertungsgrundlagen herangezogen.

Tabelle [F.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 leistungsbasierten Verpflichtung die in Tabelle [F.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 leistungsbasierte Verpflichtung abgeleitet werden.

Bei der Berechnung der Sensitivität für die Lebenserwartung wird durch pauschale (altersabhängige) Faktoren für eine Referenzperson eine um ein Jahr höhere bzw. um ein Jahr niedrigere Lebenserwartung erreicht.

Auswirkung auf zukünftige Zahlungsströme

Für das Jahr 2018 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 2018 voraussichtlich 1,0 Mrd. € betragen.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen kann Tabelle [F.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 2017 betrugen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen insgesamt 1,6 (2016: 1,5) Mrd. €; davon entfielen 1,5 (2016: 1,4) Mrd. € auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger.

Gemeinschaftliche Pläne mehrerer Arbeitgeber

Daimler ist an gemeinschaftlich gegründeten leistungsbasierten Pensionsplänen beteiligt, die von mehr als einem Arbeitgeber unterhalten werden. Da die für eine Bilanzierung als leistungsbasierte Pensionspläne erforderlichen Informationen weder zeitgerecht noch in ausreichender Detaillierung zur Verfügung stehen, werden diese Pläne im Konzernabschluss grundsätzlich 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 potentielle 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.

In den gemeinschaftlichen Plänen mehrerer Arbeitgeber war bisher unter anderem ein Pensionsplan in der NAFTA-Region enthalten, für den im Jahr 2017 erstmals die erforderlichen Informationen zur Bilanzierung des Plans als leistungsbasierter Pensionsplan zur Verfügung standen. Ende November 2017 ist die Gesellschaft aus dem Plan ausgetreten. Die Abgeltung des Plans führte bei Daimler Trucks zu einem Ertrag von 117 Mio. €, der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Umsatzkosten ausgewiesen wird. Der Barwert der künftigen Zahlungsverpflichtungen wird ab dem 31. Dezember 2017 in den Rückstellungen für übrige Risiken ausgewiesen.

In der Folge werden die gemeinschaftlichen Pläne mehrerer Arbeitgeber zum 31. Dezember 2017 im Daimler-Konzern als unwesentlich 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 leistungsbasierte Pläne zu bilanzieren sind. Diese Zusagen sind zu einem geringen Teil durch Erstattungsansprüche und Planvermögen gedeckt. Tabelle [F.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 leistungsbasierte Zusagen üblichen Risiken, insbesondere dem Risiko aus der Veränderung von Abzinsungsfaktoren, ausgesetzt.

F.51**Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen**

	Inländische Pensionspläne 31. Dezember		Ausländische Pensionspläne 31. Dezember	
	2017	2016	2017	2016
in %				
Abzinsungsfaktoren	1,8	1,9	3,7	3,9
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.

F.52**Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungsbasierten Verpflichtung**

	31. Dezember 2017			31. Dezember 2016		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	+ 0,25 %	- 1.184	- 1.045	- 139	- 1.193	- 1.040
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	- 0,25 %	1.308	1.113	195	1.247	1.090
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	+ 0,10 %	109	90	19	105	83
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	- 0,10 %	- 107	- 89	- 18	- 120	- 100
Sensitivität für Lebenserwartung	+ 1 Jahr	487	417	70	475	407
Sensitivität für Lebenserwartung	- 1 Jahr	- 437	- 366	- 71	- 448	- 375

F.53**Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen**

	2017	2016
in Jahren		
Inländische Pensionspläne	16	17
Ausländische Pensionspläne	17	17

F.54**Wesentliche Eckdaten zu Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen**

	2017	2016
in Millionen €		
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtung	1.142	1.187
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen und der Erstattungsansprüche	68	72
Finanzierungsstatus	- 1.074	- 1.115
Nettoaufwand für Gesundheitsfürsorgeleistungen	- 71	- 75

23. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [F.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 2020 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 2028 erwartet.

Übrige

In den Rückstellungen für übrige Risiken werden unter anderem erwartete Belastungen für nachträgliche Minderungen bereits erzielter Umsatzerlöse, wie z. B. noch zu gewährende Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe ausgewiesen. Darüber hinaus enthalten diese Rückstellungen erwartete Aufwendungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie Risiken aus rechtlichen Verfahren, 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.

F.55

Rückstellungen für sonstige Risiken

	Produktgarantien	Personal- und Sozialbereich	Übrige	Gesamt
in Millionen €				
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
Zuführungen	3.414	2.379	4.179	9.972
Inanspruchnahmen	-2.576	-2.030	-2.934	-7.540
Auflösungen	-217	-134	-578	-929
Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren	15	35	11	61
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-84	-85	-210	-379
Stand zum 31. Dezember 2017	6.654	4.425	6.165	17.244
davon kurzfristig	3.135	2.209	4.708	10.052
davon langfristig	3.519	2.216	1.457	7.192

24. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten kann Tabelle [F.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 2017 betragen die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen 496 (2016: 361) Mio. €. Die Überleitung der Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen zu den entsprechenden Verbindlichkeiten ist in Tabelle [F.57](#) dargestellt.

F.56

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2017			31. Dezember 2016		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	13.785	53.288	67.073	13.820	49.260	63.080
Geldmarktpapiere	1.045	–	1.045	1.701	–	1.701
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	17.583	16.972	34.555	16.528	13.146	29.674
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	9.450	2.010	11.460	8.876	2.766	11.642
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	6.214	4.823	11.037	5.823	4.745	10.568
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	27	325	352	30	203	233
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	642	960	1.602	510	278	788
	48.746	78.378	127.124	47.288	70.398	117.686

F.57

Überleitung der Mindestleasingzahlungen auf die Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen

	Mindestleasingzahlungen		In den Mindestleasingzahlungen enthaltene Zinsen		Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	
	2017	2016	31. Dezember		2017	2016
			2017	2016		
in Millionen €						
Fälligkeit						
innerhalb eines Jahres	39	42	12	12	27	30
zwischen einem und fünf Jahren	150	161	61	68	89	93
nach mehr als fünf Jahren	307	158	71	48	236	110
	496	361	144	128	352	233

25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten kann Tabelle [F.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 [F.59](#) entnommen werden.

27. Übrige Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten kann Tabelle [F.60](#) entnommen werden.

F.58

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2017			31. Dezember 2016		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	168	528	696	1.312	1.151	2.463
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	62	49	111	107	79	186
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	1.108	1.217	2.325	1.062	1.230	2.292
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	1.292	25	1.317	1.107	48	1.155
Zinsabgrenzungen	905	–	905	883	–	883
Erhaltene Käutionen	496	539	1.035	477	556	1.033
Übrige	4.902	231	5.133	4.594	263	4.857
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.703	2.012	10.715	8.123	2.097	10.220
	8.933	2.589	11.522	9.542	3.327	12.869

F.59

Rechnungsabgrenzungsposten

	31. Dezember 2017			31. Dezember 2016		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Abgrenzung von Umsätzen aus mehrjährigen Service- und Wartungsverträgen	1.714	3.381	5.095	1.748	3.450	5.198
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien	534	963	1.497	498	950	1.448
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	824	900	1.724	839	823	1.662
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	596	558	1.154	359	336	695
	3.668	5.802	9.470	3.444	5.559	9.003

F.60

Übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2017			31. Dezember 2016		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Verbindlichkeiten für Ertragsteuern	413	9	422	304	10	314
Verbindlichkeiten für sonstige Steuern	1.871	1	1.872	1.792	1	1.793
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	388	–	388	342	4	346
	2.672	10	2.682	2.438	15	2.453

28. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung

Zum 31. Dezember 2017 beinhaltete der Zahlungsmittelfonds wie im Vorjahr verfügbare beschränkte Finanzmittel von unter 1 Mio. €.

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva ist in Tabelle [F.61](#) dargestellt.

Der Rückgang der Rückstellungen im Geschäftsjahr betraf hauptsächlich die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und war maßgeblich auf eine außerordentliche Zuführung in das inländische Pensionsvermögen zurückzuführen.

Tabelle [F.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 (siehe Anmerkung 13). Im Vorjahr enthielt der Überleitungsosten im Wesentlichen 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.

Cash Flow aus der Investitionstätigkeit

Im Vorjahr war der Cash Flow von dem Erwerb der Athlon Car Lease International B. V. beeinflusst.

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 39 (2016: 43) Mio. €.

Die Tabelle [F.63](#) enthält die Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten unterteilt nach zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Komponenten, die ab dem 1. Januar 2017 prospektiv zu veröffentlichen sind.

29. Rechtliche Verfahren

Die Daimler AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen z. B. Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) 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.

Wie bereits berichtet, wurden Anfang 2016 mehrere Verbraucher-Sammelklagen bei US-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 (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte in Dieselfahrzeugen verursachen sollen. Zudem behaupteten die Kläger, dass Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz-Diesel-Fahrzeugen 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

F.61

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva

	2017	2016
in Millionen €		
Rückstellungen	-1.467	341
Finanzinstrumente	-108	165
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	1.527	1.644
	-48	2.150

F.62

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

	2017	2016
in Millionen €		
Gezahlte Zinsen	-304	-229
Erhaltene Zinsen	187	211
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	843	103
Erhaltene Dividenden von sonstigem Anteilsbesitz	52	85

F.63

Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten

	2017
in Millionen €	
Cash Flows	16.794
Erwerb oder Verlust der Kontrolle bei Tochterunternehmen	-
Wechselkursänderungen	-7.135
Marktwertänderungen	-119
Sonstige Änderungen	-325

bestimmter Mercedes-Benz-Dieselfahrzeuge waren, verschiedene Ansprüche auf Schadenersatz in Geld erhoben. Daimler AG und MBUSA reichten einen Antrag auf vollumfängliche Klageabweisung ein. Mit Beschluss vom 6. Dezember 2016 hat das Gericht dem Antrag von Daimler AG und MBUSA auf Klageabweisung stattgegeben und hat die Klage ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen mangels hinreichender Bestimmtheit des Klägervortrags zur als irreführend behaupteten Werbung. Die Kläger haben daraufhin eine abgeänderte Sammelklage 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 verteidigen.

Eine weitere Verbraucher-Sammelklage mit gleichartigem Vorwurf gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften wurde im April 2016 in Kanada eingereicht. Am 29. Juni 2017 gab das Gericht einem Prozessantrag statt, bestimmte strittige Punkte für die Sammelklage zuzulassen. Daimler hält auch diese Klage für unbegründet und wird sich dagegen verteidigen. Am 14. Juli 2017 wurde eine weitere Sammelklage gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften am Superior Court of California, Los Angeles County, erhoben. In der Klage werden ähnliche Behauptungen wie in den bereits anhängigen US-Sammelklagen gemacht. Diese Klage wurde an die Bundesgerichte verwiesen und am 31. Oktober 2017 dem District of New Jersey zugeteilt. Am 21. Dezember 2017 haben sich die Parteien ohne Entscheidung in der Sache auf die Abweisung der Klage verständigt. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen erneut erhoben werden, aber Daimler hält auch diese Klage für unbegründet.

Daneben haben weltweit einige Bundes- und Landesbehörden sowie Institutionen Anfragen gestellt und/oder Untersuchungen eingeleitet zu Testergebnissen, zu den eingesetzten Emissionskontrollsystmen in Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen und/oder zu Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängenden rechtlichen Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Straf- und Kartellrecht. Zu diesen Behörden und Institutionen zählen unter anderem das US-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 US-Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency; EPA), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board; CARB) und weitere US-Landesbehörden, die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U.S. Securities and Exchange Commission; SEC), die Europäische Kommission, bei der die Daimler AG einen Kronzeugenantrag gestellt hat, sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) und das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), der Dieselemissions-Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestags und die Staatsanwaltschaft Stuttgart. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht.

Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit dem DOJ und den übrigen Behörden und Institutionen. Da diese Ermittlungen, Untersuchungen und die Beantwortung dieser Anfragen sowie Daimlers interne Untersuchung noch andauern, werden gemäß IAS 37.92 keine weitergehenden Angaben dazu gemacht, ob und ggf. in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden.

Seit dem 25. Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Daimler AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil die Beklagten sich seit den 1990er Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten. Am 4. Oktober 2017 wurden sämtliche anhängige US-Sammelklagen durch das sog. Judicial Panel on Multidistrict Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Kalifornien (U.S. District Court for the Northern District of California) abgegeben. Daimler AG und die übrigen jeweils betroffenen Daimler-Konzerngesellschaften betrachten die in den USA und Kanada anhängigen Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

Die Daimler AG kann nunmehr offenlegen, dass sie in diesem Zusammenhang bereits vor einiger Zeit bei der Europäischen Kommission einen Antrag auf Geldebußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt hat. Die Europäische Kommission hat Ende Oktober 2017 vorangekündigte Nachprüfungen bei Daimler in Stuttgart (sowie weitere Nachprüfungen bei anderen Herstellern) durchgeführt, um den Sachverhalt weiter aufzuklären. Es ist weiterhin offen, ob die Europäische Kommission ein formelles Verfahren einleiten wird. Daimler geht derzeit nicht davon aus, dass sich aus dieser Höhe nach nicht bewertbaren Eventualverbindlichkeit wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben.

Die Daimler AG muss sich nach dem Abschluss des EU-Kartellverfahrens im Bereich Trucks durch eine Entscheidung der EU-Kommission vom 19. Juli 2016 in erheblichem Maß mit Schadensersatzforderungen von Kunden auseinandersetzen. Entsprechende Klagen und andere Rechtsmittel wurden in verschiedenen Staaten innerhalb und außerhalb Europas eingereicht. Geeignete und angemessene Rechtsmittel werden ergriffen, um das Unternehmen zu verteidigen. Angaben dazu, ob und ggf. in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden, werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Position der Daimler AG nicht zu beeinträchtigen.

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. Angaben dazu, ob und ggf. in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden, werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Position der Daimler AG nicht zu beeinträchtigen.

Wie bereits berichtet, wurde Mercedes-Benz Canada (MB Canada) im 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. Darüber hinaus wurden am 28. Juni 2017 Takata Gesellschaften neben der Daimler AG und MBUSA in einer landesweiten Sammelklage in den USA als Beklagte benannt, die am Bundesgericht in New Jersey mit ähnlichen Vorwürfen wie in der kanadischen Klage erhoben wurde. Dieses Verfahren in New Jersey wurde im dritten Quartal 2017 im Rahmen einer Verfahrenskonsolidierung mit anderen sogenannten »Multi-district Litigation« Verfahren an ein Bundesgericht in Florida (Southern District) abgegeben. Die bereits berichtete Klage des Bundesstaates New Mexico gegen MBUSA, die ebenfalls ähnliche Anschuldigungen gegen MBUSA und viele andere Unternehmen enthielt, welche Fahrzeuge mit Takata Airbag-Gasgeneratoren verkauft hatten, wurde am 22. Juni 2017 ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen jedoch erneut erhoben werden. Die Daimler AG betrachtet alle diese Klagen in Bezug auf Mercedes-Benz Fahrzeuge weiterhin als unbegründet, und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften werden sich weiter gegen sie verteidigen.

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 zwischenzeitlich weitere Schriftsätze ausgetauscht und weitere mündliche Verhandlungen im Mai und Oktober

2014, im Juni 2015 und Juni 2016 sowie im März, Juli und September 2017 durchgeführt. Die Gesellschafter Deutsche Telekom AG und Daimler Financial Services AG haben im ersten Halbjahr 2017 Gegenansprüche wegen der Pflichtverletzungen des Bundes hinsichtlich der Verzögerung des Maut-Starts geltend gemacht. Daimler hält die Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland für unbegründet und wird sich weiterhin gegen sie verteidigen.

Der Konzern bildet Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, soweit eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Diese Rückstellungen sind im Konzernabschluss berücksichtigt und beruhen auf Schätzungen. Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren sind im Konzernabschluss angegeben, wenn sie bewertbar sind. Risiken aus rechtlichen Verfahren sind zum Teil nicht oder nur eingeschränkt abschätzbar. Es ist daher möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Es bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von möglichen Zahlungsmittelabflüssen. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

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 2017 auf 667 (2016: 784) Mio. € und beinhalten zum 31. Dezember 2017 bereits gebildete Verbindlichkeiten von 141 (2016: 169) Mio. €.

F.64

Zusammensetzung der Eventualverbindlichkeiten

	31. Dezember 2017	2016
in Millionen €		
Rückkaufverpflichtungen	1.608	1.726
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	589	268
	2.197	1.994

Eventualverbindlichkeiten

Tabelle [F.64](#) zeigt die Schätzung der finanziellen Auswirkungen für die zu den Bilanzstichtagen bestehenden Eventualverbindlichkeiten.

Rückkaufverpflichtungen stellen Vereinbarungen dar, bei denen der Konzern Rückkaufswerte 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. Den Rückkaufverpflichtungen stehen beizulegende Zeitwerte der zurückzunehmenden Fahrzeuge in annähernd gleicher Höhe gegenüber. Die im Zusammenhang mit diesen Rückkaufverpflichtungen gebildeten Rückstellungen betrugen zum 31. Dezember 2017 125 (2016: 95) 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.

Zum 31. Dezember 2017 betrug der bestmögliche Schätzwert der **sonstigen Eventualverbindlichkeiten** 589 (2016: 268) Mio. €. Einige Eventualverbindlichkeiten sind nicht bewertbar. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Bewertung der Rechtsrisiken aus den in Anmerkung 29 genannten Sammelklagen.

Darüber hinaus haben in 2002 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 Verspätungsverstrafen 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 Schadensersatz 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 (2017: 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 2017 wurden Zahlungen aus Operate Leases von 563 (2016: 539) Mio. € aufwandswirksam erfasst. Die Fälligkeiten der zukünftigen Verpflichtungen aus unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen (Nominalwerte) sind in Tabelle [F.65](#) dargestellt.

Zudem bestehen vertragliche Verpflichtungen zum **Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen** von 4.876 (2016: 3.977) Mio. €.

Darüber hinaus hat Daimler zum 31. Dezember 2017 **unwiderrufliche Kreditzusagen** gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Eine Fälligkeitsübersicht der unwiderruflichen Kreditzusagen kann Tabelle [F.79](#) in Anmerkung 32 entnommen werden.

F.65

Zukünftige Verpflichtungen (Mindestleasingzahlungen) aus unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen (Nominalwerte)

	31. Dezember 2017	2016
in Millionen €		
Fälligkeit		
bis zu einem Jahr	698	596
länger als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	1.421	1.335
länger als fünf Jahre	890	597
	3.009	2.528

31. Finanzinstrumente

Buch- und beizlegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle **F.66** stellt die Buch- und beizlegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen der Finanzinstrumente des Konzerns dar. Der beizlegende 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 beizlegenden Zeitwerte nur als Indikatoren für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

Die beizlegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt; folgende Methoden und Prämissen wurden dabei zugrunde gelegt:

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit variablen Zinssätzen wird vereinfachend angenommen, dass die beizlegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Die beizlegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit festen Zinssätzen werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet.

	31. Dezember 2017 Buchwert	beizlegender Zeitwert	31. Dezember 2016 Buchwert	beizlegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	85.787	86.136	80.507	80.851
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.990	11.990	10.614	10.614
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.072	12.072	10.981	10.981
Verzinsliche Wertpapiere				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	10.063	10.063	10.748	10.748
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1.173	1.173	811	811
davon Eigenkapitalanteile zum beizlegenden Zeitwert bewertet	171	171	166	166
davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	1.002	1.002	645	645
Erfolgswirksam zum beizlegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	82	82	106	106
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.379	2.379	1.730	1.730
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.167	3.167	3.089	3.089
	126.713	127.062	118.586	118.930
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	127.124	128.437	117.686	118.929
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.474	12.474	11.567	11.567
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizlegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	111	111	186	186
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	696	696	2.463	2.463
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	10.715	10.715	10.220	10.220
	151.120	152.433	142.122	143.365

Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2017 bzw. 31. Dezember 2016 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.
- 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 2017 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 *derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, umfassen:

- derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Die Bewertung von unbedingten Devisentermingeschäften basiert auf am Markt quotierten Forward-Kurven. Devisenoptionen wurden mittels Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.
- derivative Zinssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z.B. Zinsswaps) wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. 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 fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Finanzierungsverbindlichkeiten

Die beizulegenden Zeitwerte der Anleihen, Darlehen, Geldmarktpapiere, Einlagen aus dem Direktbankgeschäft und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen werden als Barwerte der zukünftig erwarteten Cash Flows ermittelt. Zur Diskontierung werden marktübliche Zinssätze, bezogen auf die entsprechenden Fristigkeiten, verwendet.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die *erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten* betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Für Erläuterungen zu diesen Finanzinstrumenten, sowie zu *derivativen 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 fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt Derivategeschäfte gemäß den Global-Netting-Vereinbarungen (Rahmenvertrag) der International Swaps and Derivatives Association (ISDA) und anderen 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 [F.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 [F.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 [F.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.

F.67

Angaben zu bilanzierten derivativen Finanzinstrumenten, die einer rechtlich durchsetzbaren Global-Netting-Vereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung unterliegen

	31. Dezember 2017			31. Dezember 2016		
	Brutto- und Nettobeträge von Finanz- instrumenten in der Konzernbilanz	Beträge aus Global-Netting- Vereinbarungen	Nettobeträge	Brutto- und Nettobeträge von Finanz- instrumenten in der Konzernbilanz	Beträge aus Global-Netting- Vereinbarungen	Nettobeträge
in Millionen €						
Übrige finanzielle Vermögenswerte ¹	2.461	-566	1.895	1.836	-1.393	443
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ²	807	-566	241	2.649	-1.393	1.256

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).

F.68**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	Gesamt	Stufe 1 ¹	31. Dezember 2017	Gesamt	Stufe 1 ¹	31. Dezember 2016	
			Stufe 2 ²	Stufe 3 ³		Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €							
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte							
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	10.234	6.721	3.513	–	10.914	5.164	5.750
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	171	106	65	–	166	93	73
davon verzinsliche Wertpapiere	10.063	6.615	3.448	–	10.748	5.071	5.677
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	82	–	82	–	106	–	106
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.379	–	2.379	–	1.730	–	1.730
	12.695	6.721	5.974	–	12.750	5.164	7.586
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten							
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	111	–	111	–	186	–	186
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	696	–	696	–	2.463	–	2.463
	807	–	807	–	2.649	–	2.649

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.

F.69**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
die nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	Gesamt	Stufe 1 ¹	31. Dezember 2017	Gesamt	Stufe 1 ¹	31. Dezember 2016	
			Stufe 2 ²	Stufe 3 ³		Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €							
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte							
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	86.136	–	86.136	–	80.851	–	80.851
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten							
Finanzierungsverbindlichkeiten	128.437	58.496	69.941	–	118.929	56.171	62.758
davon Anleihen	68.422	57.715	10.707	–	63.944	54.800	9.144
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	11.081	781	10.300	–	10.948	1.371	9.577
davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	48.934	–	48.934	–	44.037	–	44.037

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.

F.70**Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien von IAS 39**

	31. Dezember	
	2017	2016
in Millionen €		
Aktiva		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	61.346	59.695
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.990	10.614
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.167	3.089
Kredite und Forderungen	76.503	73.398
Verzinsliche Wertpapiere	10.063	10.748
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.173	811
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	11.236	11.559
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte ²	82	106
Passiva		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.474	11.567
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	126.772	117.453
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	10.574	10.051
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	149.820	139.071
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ²	111	186
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 2017 von 24.441 (2016: 20.812) 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 2017 von 352 (2016: 233) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.
 4 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien zum 31. Dezember 2017 von 141 (2016: 169) 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 [F.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 [F.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.

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

Die Gesamtzinserträge und -aufwendungen für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet wurden, sind aus Tabelle [F.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 [F.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 [F.74](#) dargestellt.

F.71

Nettogewinne/-verluste

	2017	2016
--	------	------

in Millionen €

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten ¹	131	-229
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	27	735
Kredite und Forderungen	-542	-346
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-50	-165

1 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

F.72

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

	2017	2016
--	------	------

in Millionen €

Gesamtzinserträge	4.579	4.166
Gesamtzinsaufwendungen	-2.415	-1.932

F.73

Beizulegende Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten

	31. Dezember
--	--------------

2017 2016

in Millionen €

Fair Value Hedges	-68	72
Cash Flow Hedges	1.751	-805
Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	-180	-157

F.74

Nettogewinne/-verluste aus Fair Value Hedges

	2017	2016
--	------	------

in Millionen €

Nettogewinne/-verluste aus Sicherungsinstrumenten	-329	-195
Nettogewinne/-verluste aus Grundgeschäften	349	187

F.75**Unrealisierte Gewinne/Verluste aus Cash Flow Hedges**

	2017	2016
in Millionen €		
Unrealisierte Gewinne/Verluste	2.525	125

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 [F.75](#).

F.76**Aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste vor Steuern**

	2017	2016
in Millionen €		
Umsatzerlöse	- 6	- 1.423
Umsatzkosten	34	- 86
Zinserträge	-	-
Zinsaufwendungen	- 1	- 2
	27	- 1.511

Die in der Periode aus dem Konzern-Eigenkapital in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchten Gewinne/Verluste vor Steuern sind in Tabelle [F.76](#) dargestellt.

Im Konzernergebnis des Jahres 2017 sind Nettoerträge (vor Steuern) von 11 (2016: Nettoaufwendungen (vor Steuern) von 8) Mio. € enthalten, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung entfielen (hedge-ineffektiver Teil).

Die Laufzeiten der Zinssicherungen bzw. Zinswährungssicherungen sowie Rohstoffpreissicherungen entsprechen grundsätzlich denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cash Flow Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle [F.77](#) ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet. Zum 31. Dezember 2017 hatte Daimler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 39 (2016: 44) 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 [F.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 finanziell wirtschaftlichen 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.

F.77**Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente**

	Nominalwerte	Restlaufzeit ≤1 Jahr	Restlaufzeit >1 Jahr	31. Dezember 2017	31. Dezember 2016
in Millionen €					
Währungssicherung bilanziert Forderungen/Verbindlichkeiten					
Devisentermingeschäfte	6.267	6.259	8	5.921	
davon Cash Flow Hedges	3.380	3.380	–	–	
Zinswährungsswaps	5.811	2.153	3.658	6.020	
davon Cash Flow Hedges	3.238	1.559	1.679	3.453	
davon Fair Value Hedges	1.676	361	1.315	1.622	
Währungssicherung zukünftiger Transaktionen					
Devisentermin- und -optionsgeschäfte	45.996	30.506	15.490	56.591	
davon Cash Flow Hedges	45.542	30.061	15.481	55.925	
Währungssicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe					
Währungsswaps	–	–	–	–	–
davon Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	–	–	–	–	–
Zinssicherung bilanziert Forderungen/Verbindlichkeiten					
Zinsswaps	49.934	2.395	47.539	49.483	
davon Cash Flow Hedges	9.694	1.485	8.209	2.183	
davon Fair Value Hedges	35.731	572	35.159	41.856	
Rohstoffpreissicherung zukünftiger Transaktionen					
Waretermingeschäfte	742	495	247	1.128	
davon Cash Flow Hedges	649	403	246	959	
Gesamtvolume der derivativen Finanzinstrumente	108.750	41.808	66.942	119.143	
davon Cash Flow Hedges	62.503	36.888	25.615	62.520	
davon Fair Value Hedges	37.407	933	36.474	43.478	

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 Finanzmärkten 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 Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen für die Finanzrisiken des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf ausge richtet, dass die Risiken konzernweit identifiziert und analy siert werden. Ferner zielen sie auf eine geeignete Begrenzung und Kontrolle der Risiken ab sowie auf deren Überwachung mithilfe verlässlicher und moderner Verwaltungs- und Infor mationssysteme. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regel mäßig 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 nachfolgen den quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen des Konzerns enthält Anmerkung 22.

Kreditrisiko

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr eines ökonomischen Verlustes, der dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfall risiko 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 gegebenfalls vorhandener Kreditsicherheiten). Aus der Tabelle **F.78** sind die maximalen Risikopositionen ersichtlich.

Liquide Mittel

Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie als zur Veräußerung verfügbar ausgewiesene verzinsliche Wertpapiere. Bei der Anlage von liquiden Mitteln werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. In den vergangenen Jahren wurde die Limitmethodik kontinuierlich weiterentwickelt, um der im Zuge der Finanzkrise eingetretenen Bonitätsverschlechterung des Bankensektors zu begegnen. Die liquiden Mittel werden vorwiegend bei Finanzinstituten mit hoher Bonität inner- und außerhalb Europas, in Schuldverschreibungen deutscher Bundes länder sowie in Geldmarktfonds 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 Aus nutzungen 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 2017 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen von Daimler Financial Services auf 1.880 (2016: 1.493) Mio. €. Diese Kreditzusagen weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr aus.

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 2017 betragen die Kreditpositionen der 15 größten Kunden nicht mehr als 4,0% des Portfolios (2016: 5,4%).

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 Scoring-systeme eingesetzt. Die Bewertung von Großkunden erfolgt durch interne Ratinginstrumente. Beide Bewertungsverfahren benutzen, falls verfügbar, Informationen externer Kreditagenturen. Die Ergebnisse des Scorings und Ratings, ebenso wie die Verfügbarkeit von Sicherheiten und von anderen risikomindernden Instrumenten, wie 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.

F.78

Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten und Kreditzusagen

	Siehe auch Anmerkung	Maximale Risikoposition 2017	Maximale Risikoposition 2016
in Millionen €			
Liquide Mittel		22.135	21.729
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	85.787	80.507
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	11.990	10.614
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	2.379	1.730
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	82	106
Kreditzusagen	30	1.894	1.502
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	16	3.167	3.089

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 vorzunehmenden 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 2017 und 2016 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 bis September 2020. Die syndizierte Kreditfazilität kann für die Finanzierung allgemeiner Unternehmenszwecke verwendet werden und dient als Absicherung für Commercial-Paper-Ziehungen; sie war zum Jahresende 2017 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 2017 betrug die Liquidität 22,1 (2016: 21,7) Mrd. €. Im Jahr 2017 ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse in Folge der positiven Geschäftsentwicklung der automobilen Geschäftsfelder. Ein Zahlungsmittelzufluss von 0,8 Mrd. € resultierte aus der von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. ausgeschütteten Dividende. Zahlungsmittelabflüsse resultierten insbesondere aus dem Portfolioaufschwung der Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten bei Daimler Financial Services sowie aus der verstärkten Investitionsoffensive. Zudem ergaben sich Mittelabflüsse von 3,0 Mrd. € für die außerordentliche Zuführung in das Pensionsvermögen der Daimler AG.

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 [F.79](#) dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten und Finanzgarantien per 31. Dezember 2017 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält auch Anmerkung 24.

F.79

Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹

	Gesamt	2018	2019	2020	2021	2022	≥ 2023
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	135.329	51.156	29.656	21.122	9.996	5.813	17.586
Derivative Finanzinstrumente ³	368	170	110	-15	-4	-	107
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	12.474	12.459	12	2	1	-	-
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzung	9.810	7.798	863	447	285	153	264
Unwiderrufliche Kreditzusagen des Segments Daimler Financial Services und der Daimler AG ⁵	1.894	1.894	-	-	-	-	-
Finanzgarantien ⁶	667	667	-	-	-	-	-
	160.542	74.144	30.641	21.556	10.278	5.966	17.957

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 für bestimmte Metalle 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 Sicherungsscheidungen getroffen werden. Diese beinhalten die Wahl der Sicherungsinstrumente, das zu sichernde Volumen sowie den abzusichernden Zeitraum. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen und Rohstoffe sowie für das Asset-Liability-Management (Zinsen). Exposures bilden die Grundlage der Sicherungsstrategien und werden regelmäßig aktualisiert.

Als Teil des Risikomanagementsystems setzt Daimler Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig das Risiko aus Änderungen von Marktrisikofaktoren wie Wechselkursen, Zinssätzen und bestimmten Rohstoffpreisen gemessen, indem bei Vorgabe eines Konfidenzniveaus und einer Halteperiode ein potenzieller Verlust berechnet wird.

Der Ermittlung des Value-at-Risk liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- potenzielle Verluste beziehen sich auf Marktwertänderungen und
- das Konfidenzniveau beträgt 99 % bei einer Halteperiode von fünf Tagen.

Daimler ermittelt 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 RiskMetricsTM-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowertes am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value-at-Risk an.

Bei der Monte-Carlo-Simulation werden mithilfe von Zufallszahlen mögliche Änderungen der Marktrisikofaktoren passend zu den aktuellen Marktvoltatilitäten 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 z. B. Währungen von Wachstumsmärkten, und dem Euro. Im operativen Fahrzeuggeschäft entsteht das Wechselkursrisiko primär dann, wenn die Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die zugehörigen Kosten anfallen (Transaktionsrisiko). Beim Tausch der Umsatzerlöse in die Währung, in der die Kosten anfallen, kann der Fall eintreten, dass nach einer zwischenzeitlichen Währungsabwertung die getauschten Beträge die Kosten nicht mehr decken. Dieses Risiko betrifft vor allem 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 der Segmente 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 diese Kosten in keiner direkten Beziehung zu den Erlösen stehen. Somit unterliegt lediglich das Nettoexposure einem Transaktionsrisiko. Das gesamte Währungsexposure des Konzerns wird 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 Nettoeinzahlungsüberschüsse bestehen.

Um die Auswirkung von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft (zukünftige Transaktionen) zu reduzieren, bewertet Daimler fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Anteil dieses Risikos durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente ab. Die Wechselkursrisiken sowie deren Absicherung mithilfe von Derivaten werden durch das Foreign Exchange Committee (FXCo) gesteuert. Dem FXCo gehören Vertreter der relevanten Segmente und Zentralfunktionen an. Die Treasury aggregiert Wechselkurspositionen der Konzerngesellschaften und operativen Bereiche und setzt die FXCo-Entscheidungen zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Im Falle von Übersicherungen durch Exposureveränderungen 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 FXCo-Entscheidungen eingeleiteten Maßnahmen.

Daimler verwendet ein Referenzmodell, mit dem angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festgelegt werden. Der Absicherungshorizont ist hierbei in natürlicher Weise durch die Planungsunsicherheit weit in der Zukunft liegender Cash Flows sowie gegebenenfalls aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit geeigneter Währungskontrakte begrenzt. Die Anwendung des Modells soll 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 Absicherungsquoten. Entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken werden die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Cash Flows in der Zukunft liegen. So wies das Währungsmanagement im Automobilgeschäft am Jahresende 2017 für das Kalenderjahr 2018 eine offene Position von 21 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar, eine offene Position von 22 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Chinesischen Renminbi sowie eine offene Position von 28 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Britischen Pfund aus.

Die abgesicherte Währungsposition im operativen Fahrzeuggeschäft wird durch die Höhe des Bestands der derivativen Währungskontrakte mit beeinflusst; dieser setzt sich im Wesentlichen aus Fremdwährungsstermingeschäften und Fremdwährungsoptionen zusammen. Die Leitlinien von Daimler sehen eine Mischung der Finanzinstrumente je nach Markteinschätzung vor. Das Wechselkursrisiko aus diesen derivativen Finanzinstrumenten wird mit dem Value-at-Risk gemessen.

Tabelle [F.80](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk der Wechselkursrisiken für die Jahre 2017 und 2016 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente, die vor allem in Bezug auf das operative Fahrzeuggeschäft abgeschlossen wurden. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten. Siehe auch Tabelle [F.77](#) für die Nominalvolumina der derivativen Währungssicherungsinstrumente am Bilanzstichtag zur Absicherung zukünftiger Transaktionen.

F.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)	779	877	779	815	912	1.525	812	1.182
Zinsänderungsrisiko	43	48	43	46	50	90	42	62
Rohstoffpreisrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	14	25	14	17	43	44	34	39

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen im Jahr 2017 wurde im Wesentlichen durch die Veränderungen des Nominals und 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 Marktchancen zu nutzen. 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. Zinswaps) ein. Die Beurteilung der Zinsrisikoposition basiert entsprechend auf einer fristengerechten Gegenüberstellung der Aktiva und Passiva unter Einbeziehung der relevanten Zinsderivate.

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung der automobilen Geschäftsfelder eingesetzt. Daimler koordiniert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für die automobilen Geschäftsfelder und das Finanzdienstleistungs geschäft auf Konzernebene.

Tabelle [F.80](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko für die Jahre 2017 und 2016 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 2017 für das Kalenderjahr 2018 eine offene Position von 38 % der zugrunde liegenden geplanten Rohstoffkäufe aus. Am Jahresende 2016 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2017 bei 27 %.

Tabelle [F.80](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Rohstoffpreisrisiken für die Jahre 2017 und 2016 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 [F.77](#) für die Nominalvolumina von derivativen Rohstoffpreissicherungen am Bilanzstichtag.

Der Value-at-Risk der Commodity-Derivate ist im Vergleich zum Vorjahr gefallen. Die wesentlichen Ursachen sind geringere Nominalvolumen und gesunkene Volatilitäten.

Aktienkursrisiko

Daimler besitzt überwiegend Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden oder at-equity in den Konzernabschluss einbezogen 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 Personenkraftwagen, 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 BharatBenz 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 Fahrzeugsegmente bieten darüber hinaus entsprechende Ersatzteile 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 in 2016 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 Fahrzeugsegmente schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte im Zusammenhang mit Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus. Die Segmentschulden beinhalten grundsätzlich alle Schulden. Die Schulden der Fahrzeugsegmente beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die 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.

Tabelle [F.81](#) zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2017 und 2016.

Mercedes-Benz Cars

Im Segment Mercedes-Benz Cars wirkten sich im Jahr 2017 Aufwendungen für freiwillige Servicemaßnahmen im Zusammenhang mit dem Zukunftsplan für Diesel-Antriebe und Aufwendungen im Zusammenhang mit einer Rückrufaktion von insgesamt 425 Mio. € negativ auf das Ergebnis aus. Gegenläufig beeinflussten Erträge von 183 Mio. € aus der Neubewertung des at-equity-Buchwerts der THERE Holding B.V. das Ergebnis. Im Jahr 2016 entstanden Aufwendungen von 480 Mio. € im Zusammenhang mit Takata Airbags und Aufwendungen von 238 Mio. € im Zusammenhang mit der Bewertung von Vorratsvermögen. Die Optimierungsprogramme führten zu einem Zahlungsmittelzufluss von 203 (2016: 253) Mio. € (siehe auch Anmerkung 5).

Informationen über geografische 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.

F.81

Segmentinformationen

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
2017								
Außenumsatzerlöse	90.992	34.182	12.601	4.246	22.309	164.330	–	164.330
Konzerninterne Umsatzerlöse	3.703	1.525	563	105	1.466	7.362	-7.362	–
Umsatzerlöse gesamt	94.695	35.707	13.164	4.351	23.775	171.692	-7.362	164.330
Segmentergebnis (EBIT)	9.207	2.380	1.181	243	1.970	14.981	-299	14.682
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.198	-3	43	3	1	1.242	256	1.498
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-33	-17	-5	-2	-4	-61	–	-61
Segmentvermögenswerte	70.191	21.762	8.743	3.928	149.986	254.610	995	255.605
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	2.930	491	180	9	148	3.758	1.060	4.818
Segmentschulden	44.610	13.903	5.761	2.972	137.608	204.854	-14.563	190.291
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	16.034	2.350	2.000	474	14.896	35.754	22	35.776
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	2.668	97	525	33	90	3.413	1	3.414
davon Sachinvestitionen	4.843	1.028	710	94	43	6.718	26	6.744
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	5.334	1.540	447	279	5.979	13.579	88	13.667
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	1.230	291	84	18	131	1.754	1	1.755
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	2.832	791	198	75	24	3.920	1	3.921

Daimler Trucks

Bei Daimler Trucks belasteten im Jahr 2017 Aufwendungen von 172 Mio. € im Rahmen von Fixkostenoptimierungen das EBIT. Gegenläufig resultierte aus dem Verkauf von Immobilien durch die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation am Standort Kawasaki in Japan ein Ertrag von 267 Mio. €. Auch die Abgeltung eines Pensionsplans in der NAFTA Region von 117 Mio. € wirkte sich positiv auf das EBIT aus. Im Jahr 2016 belasteten 91 Mio. € aus Personalmaßnahmen das Ergebnis.

Mercedes-Benz Vans

Bei Mercedes-Benz Vans wirkten sich im Jahr 2016 Aufwendungen von 83 Mio. € im Zusammenhang mit Takata Airbags belastend auf das Ergebnis aus.

Daimler Buses

Im Segment Daimler Buses wirkten sich im Berichtsjahr keine wesentlichen Sachverhalte 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 €								
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

F.82**Überleitung auf die Konzernwerte**

	2017	2016
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	14.981	13.218
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	256	- 175
Sonstige zentrale Posten	- 510	- 158
Eliminierungen	- 45	17
Konzern-EBIT	14.682	12.902
Abschreibung auf aktivierte Fremdkapitalkosten ¹	- 13	- 12
Zinserträge	214	230
Zinsaufwendungen	- 582	- 546
Ergebnis vor Ertragsteuern	14.301	12.574
Summe Segmentvermögenswerte	254.610	240.168
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ²	1.060	557
Vermögenswerte aus Ertragsteuern ³	2.665	3.744
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ³	20.133	19.550
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	- 22.863	- 21.031
Konzern-Vermögenswerte	255.605	242.988
Summe Segmentschulden	204.854	194.297
Schulden aus Ertragsteuern ³	946	809
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ³	6.556	9.190
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	- 22.065	- 20.441
Konzern-Schulden	190.291	183.855

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

2 Beinhaltet im Jahr 2016 im Wesentlichen den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor und im Jahr 2017 im Wesentlichen die Beteiligungsbuchwerte an BAIC Motor und LSHAI.

3 Soweit diese nicht auf Daimler Financial Services entfallen.

Überleitungen

Die Überleitungen der Segmentgrößen auf die jeweiligen in den Abschlüssen enthaltenen Größen ergeben sich aus Tabelle [F.82](#).

In den *At-equity bewerteten Finanzinvestitionen* wirkte sich im Berichtsjahr die Wertaufholung des At-equity-Buchwerts von BAIC Motor von 240 Mio. € positiv aus. Im Vorjahr war das Ergebnis durch Aufwendungen von 244 Mio. € aus der Wertberichtigung des Beteiligungsbuchwerts an BAIC Motor belastet. Darüber hinaus ist in beiden Jahren im Wesentlichen das anteilige Ergebnis aus der Beteiligung an BAIC Motor enthalten.

In den *Sonstigen zentralen Posten* sind im Berichtsjahr insbesondere Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren enthalten. Im Jahr 2016 belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit einem rechtlichen Verfahren von 400 Mio. € und Verluste aus Währungsgeschäften von 241 Mio. €, die nicht dem operativen Geschäft zuzuordnen waren, das Ergebnis. 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 [F.83](#) dargestellt.

F.83**Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen**

	Umsatzerlöse	Langfristige Vermögenswerte		
	2017	2016	2017	2016
in Millionen €				
Europa	68.437	63.417	59.583	54.054
davon Deutschland	23.939	23.509	42.998	39.074
NAFTA Region	46.916	44.960	25.510	26.898
davon USA	40.459	39.169	22.623	24.118
Asien	38.766	35.562	2.510	2.482
davon China	18.280	15.984	166	140
Übrige Märkte	10.211	9.322	1.827	1.987
	164.330	153.261	89.430	85.421

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 Fahrzeugsegmente sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung des Segments Daimler 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 [F.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 berücksichtigt, soweit sie nicht auf Daimler Financial Services entfallen; darüber hinaus werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds, soweit sie nicht auf Daimler Financial Services entfallen, mit umgekehrten Vorzeichen einbezogen. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz, der für die interne Kapitalsteuerung verwendet wird, bei 8 % nach Steuern.

Das Ziel des Kapitalmanagements ist die Steigerung des Value Added unter anderem durch die Optimierung der Kapitalkosten. Dies wird zum einen durch die in der operativen Verantwortung der Segmente liegende Optimierung der Net Assets, unter anderem des Working Capital, gewährleistet. Darüber hinaus wird die Kapitalstruktur, und damit einhergehend der Kapitalkostensatz, unter Berücksichtigung gesetzlicher Regelungen kosten- und risikooptimal ausgestaltet. Beispiele hierfür sind unter anderem ein ausgewogenes Verhältnis von Eigen- und Fremdkapital sowie ein angemessener, an den operativen Erfordernissen orientierter Bestand an Liquidität.

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 10.525 (2016: 8.526) Mio. €. Der gewogene Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien (unverwässert und verwässert) beträgt 1.069,8 (2016: 1.069,8) Mio.

F.84

Durchschnittliche Net Assets

	2017	2016
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars	23.975	22.345
Daimler Trucks	8.421	8.448
Mercedes-Benz Vans	2.385	1.739
Daimler Buses	978	887
Daimler Financial Services ¹	11.165	10.000
Net Assets der Segmente	46.924	43.419
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ²	941	555
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	2.141	3.372
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen ³	-1.492	-292
Net Assets Daimler-Konzern	48.514	47.054

1 Eigenkapital.

2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

3 Soweit nicht Daimler Financial Services zugeordnet.

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 [F.85](#) dargestellt.

Assoziierte Unternehmen

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns sowie Forderungen des Konzerns auf die LSH Auto International Limited (LSHAI) und auf die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC). An LSHAI hat Daimler im Jahr 2017 einen Anteil von 15% erworben. Den konzerneneigenen Mercedes-Benz-Händler in Melbourne, Australien, hat Daimler im Jahr 2017 an LSHAI veräußert.

Die in Tabelle [F.85](#) ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die LSH Auto International Limited sowie die MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group). MBtech Group entwickelt, integriert und erprobt weltweit Komponenten, Systeme, Module und Fahrzeuge.

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.

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. Daimler garantiert für zwei Darlehen von externen Banken von insgesamt 1.250 Mio. RMB (160 Mio. €) an die Gesellschaft. Zum 31. Dezember 2017 sind Darlehen mit 705 Mio. RMB (90 Mio. €) in Anspruch genommen. Darüber hinaus hat Daimler DENZA ein Gesellschafterdarlehen von 250 Mio. RMB (32 Mio. €) gewährt, das in voller Höhe in Anspruch genommen ist. Gemäß seiner Beteiligungsquote an DENZA hat Daimler im Juli 2017 eine zusätzliche Eigenkapitalerhöhung von 500 Mio. RMB (64 Mio. €) vorgenommen.

Im Zusammenhang mit seiner 45 %igen Eigenkapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH hat Daimler Garantien ausgegeben, die in Tabelle [F.85](#) nicht enthalten sind (100 Mio. € zum 31. Dezember 2017 und zum 31. Dezember 2016).

F.85

Geschäftsbeziehungen mit nahe stehenden Personen und Unternehmen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen		Verbindlichkeiten	
	2017	2016	2017	2016	31. Dezember ²	2016	31. Dezember ³	2016
<hr/>								
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	9.507	3.586	703	428	2.827	1.233	253	89
davon LSHAI ¹	5.177	-	298	-	1.075	-	127	-
davon BBAC	3.933	3.262	80	59	1.673	1.178	65	27
Gemeinschaftsunternehmen	946	507	75	64	183	150	115	110
Gemeinschaftliche Tätigkeiten	46	40	278	288	28	38	54	30

1 Da die Beteiligung an LSHAI im Mai 2017 erworben wurde, werden die Geschäftsbeziehungen mit LSHAI ab Juni 2017 berichtet.

2 Nach Wertminderungen von insgesamt 52 (i.V. 51) Mio. €.

3 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. sowie der EM-motive GmbH ausgewiesen.

Erläuterungen zur Geschäftstätigkeit der wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie der wesentlichen Transaktionen in den Jahren 2017 und 2016 finden sich in Anmerkung 13.

Zuwendungen zu Planvermögen

In den Jahren 2017 und 2016 erfolgten durch den Konzern Dotierungen an die ausgelagerten Fonds zur Deckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen von 3.692 Mio. € und 2.427 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 2017 aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats kann Tabelle [F.86](#) entnommen werden.

Die in Tabelle [F.86](#) dargestellten Aufwendungen für Vorstandsbezüge im Zusammenhang mit der variablen Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung resultierten aus der fortlaufenden Bewertung aller zum Bilanzstichtag ausgegebenen und noch nicht fällig gewordenen Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP), also der Pläne 2014 bis 2017, mit dem jeweils beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag. Den aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden im Jahr 2017 insgesamt 151.157 (2016: 162.033) Stück virtuelle Aktien im Rahmen des PPSP gewährt; der beizulegende Zeitwert dieser virtuellen Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 10,2 (2016: 10,2) Mio. €. Zusätzliche Informationen zur aktienorientierten Vergütung der Vorstandsmitglieder können Anmerkung 21 entnommen werden.

Nach Maßgabe des § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB wurden dem Vorstand somit Gesamtbezüge, ohne Dienstzeitaufwendungen aus Versorgungsansprüchen, von 35,0 (2016: 31,8) Mio. € gewährt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für ihre Gremientätigkeit ausschließlich kurzfristig fällige fixe Leistungen, deren Höhe von den im Aufsichtsrat wahrgenommenen Funktionen abhängt. Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Geschäftsjahr 2017 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeit, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen gewährt.

Im Jahr 2017 wurden Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder bzw. Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

Die im Jahr 2017 gewährten Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 19,0 (2016: 15,6) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie ihrer Hinterbliebenen betrugen am 31. Dezember 2017 insgesamt 270,5 (2016: 252,9) 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 136](#)

F.86

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

	2017 ¹	2016
	in Millionen €	
Bezüge des Vorstandes		
Fixe Vergütungskomponente (Grundvergütung)	9,5	10,0
Kurzfristig variable Vergütungskomponente (50% des Jahresbonus)	7,7	5,8
Mittelfristig variable Vergütungskomponente (50% des Jahresbonus, »Deferral«)	7,0	5,2
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP)	12,4	13,1
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen)	2,0	2,8
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	-
	38,6	36,9
Bezüge des Aufsichtsrats		
	4,2	3,5
	42,8	40,4

¹ Einschließlich der gewährten Vorstandsvergütung für Dr. Wolfgang Bernhard bis zum 10. Februar 2017.

38. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Daimler AG haben in der Hauptversammlung am 29. März 2017 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer gewählt. Tabelle [F.87](#) zeigt die Honorare der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie der Gesellschaften des weltweiten KPMG-Verbunds für die an die Daimler AG, an die konsolidierten Tochterunternehmen und an die anteilmäßig konsolidierten gemeinschaftlichen Tätigkeiten im jeweiligen Geschäftsjahr erbrachten Leistungen.

Die prüferische Durchsicht der Zwischenabschlüsse (2016: 5 Mio. €), die Prüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsysteins (2016: 3 Mio. €) sowie weitere Abschlussprüfungsleistungen, die unmittelbar durch die Abschlussprüfung veranlasst sind oder im Rahmen der Abschlussprüfung genutzt werden, wie beispielsweise projektbegleitende rechnungslegungsbezogene IT- und Prozessprüfungen (2016: 5 Mio. €), sind ab dem Geschäftsjahr 2017 gemäß den zugrunde liegenden Vorschriften den Abschlussprüfungsleistungen zuzurechnen.

Die Vorjahreswerte für die anderen Bestätigungsleistungen wurden entsprechend reduziert. Die anderen Bestätigungsleistungen beinhalten vor allem Prüfungen im Zusammenhang mit nicht rechnungslegungsbezogenen IT-Systemen und Prozessen. Daneben sind Prüfungen im Zusammenhang mit Compliance Management Systemen, der Erteilung von Comfort Letters, nicht-finanziellen Angaben und Berichten sowie Mittelverwendungsprüfungen enthalten.

Die Steuerberatungsleistungen umfassen insbesondere steuerliche Beratungen im Rahmen der Umsatzsteuer.

Sonstige Leistungen wurden im Wesentlichen in Verbindung mit nicht rechnungslegungsrelevanten Prozessen, mit der Einführung neuer Standards und M&A-Aktivitäten beauftragt.

39. Zusätzliche Angaben

Deutscher Corporate Governance Kodex

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Daimler AG haben eine Erklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite von Daimler unter  <https://www.daimler.com/dokumente/konzern/corporate-governance/erklaerungen/daimler-entsprechenserclaerung-de-12-2017.pdf> dauerhaft zugänglich gemacht.

Anteilsbesitz

In Tabelle [F.88](#) wird der Anteilsbesitz des Daimler-Konzerns gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 1–6 HGB dargestellt. Kooperationen ohne Anteil am Kapital werden grundsätzlich nicht ausgewiesen. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis sowie die Angabe von Beteiligungen im Sinne des § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB unterbleiben, soweit sie nach § 313 Abs. 3 Satz 4 HGB für die Darstellung der 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.

F.87		
Honorare des Abschlussprüfers		
	2017	2016
in Millionen €		
Abschlussprüfungsleistungen	44	39
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	21	21
Andere Bestätigungsleistungen	9	7
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	7	4
Steuerberatungsleistungen	1	2
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1	1
Sonstige Leistungen	6	5
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	5	4
	60	53

F.88

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
I. Konsolidierte Tochterunternehmen			
Athlon Beheer International B.V.	Almere, Niederlande	100,00	
Athlon Beheer Nederland B.V.	Almere, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Belgium N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Car Lease International B.V.	Almere, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Italy S.R.L.	Rom, Italien	100,00	
Athlon Car Lease Nederland B.V.	Almere, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Polska Sp.z.o.o	Warschau, Polen	100,00	
Athlon Car Lease Portugal, Ida	Oeiras, Portugal	100,00	
Athlon Car Lease Rental Services B.V.	Almere, 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.	Almere, 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.	Amsterdam, 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	
AutoGravity Corporation	Irvine, USA	80,00	
Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A.	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 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	
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	
DA Investments Co. LLC	Wilmington, USA	100,00	
DAF Investments, Ltd.	Wilmington, USA	100,00	
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 Ceská republika Holding s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Daimler Colombia S. A.	Bogota D.C., Kolumbien	100,00	
Daimler Compra y Manufactura Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Export and Trade Finance GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Daimler Finance North America LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Financial Services Africa & Asia Pacific Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Daimler Financial Services AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Financial Services India Private Limited	Chennai, Indien	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
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 Nederland Holding B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler North America Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Daimler North America Finance Corporation	Newark, USA	100,00	
Daimler Northeast Asia Parts Trading and Services Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Parts Brand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Re Brokers GmbH	Bremen, Deutschland	74,90	5
Daimler Re Insurance S.A. Luxembourg	Luxemburg, Luxemburg	100,00	
Daimler Real Estate GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Daimler Retail Receivables LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
DAIMLER SERVICIOS CORPORATIVOS MEXICO S. DE R.L. DE C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler South East Asia Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Daimler Truck and Bus Australia Pacific Pty. Ltd.	Mulgrave, Australien	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 Vehiculos 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
Daiproco Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
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	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
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	Koege, Dänemark	100,00	
EvoBus France S.A.S.U.	Sarcelles, Frankreich	100,00	
EvoBus GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
EvoBus Ibérica, S.A.U.	Sámano, Spanien	100,00	
EvoBus Italia S.p.A.	Bomporto, Italien	100,00	
EvoBus Nederland B.V.	Nijkerk, Niederlande	100,00	
EvoBus Polska Sp. z o.o.	Wolica, Polen	100,00	
EvoBus Portugal, S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	
EvoBus Sverige AB	Vetlanda, Schweden	100,00	
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 Iberia S.L.	Madrid, Spanien	100,00	
Hailo Network IP Limited	London, Vereinigtes Königreich	100,00	
Highway 2015-I. B.V.	Amsterdam, Niederlande	0,00	3
Intelligent Apps GmbH	Hamburg, Deutschland	78,98	
Interleasing Luxembourg S.A.	Windhof, Luxemburg	100,00	
Invema Assessoria Empresarial Ltda	São Paulo, Brasilien	100,00	
Koppiewie Property (Pty) Ltd	Zwartkop, Südafrika	100,00	
LBBW AM – Daimler Re Insurance	Luxemburg, Luxemburg	0,00	3
LBBW AM – MBVEXW	Stuttgart, Deutschland	0,00	3
Li-Tec Battery GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	5
Mascot Truck Parts Canada Ltd (2017)	Mississauga, Kanada	100,00	
Mascot US LLC	Wilmington, USA	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
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 pay AG	Küsnacht, Schweiz	100,00	
Mercedes pay S.A.	Luxemburg, Luxemburg	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-B	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-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2016-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2017-A	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 Biztosítási 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 Cars UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	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.	Montigny-le-Bretonneux, 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	
Mercedes-Benz CPH A/S	Horsholm, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.	Budapest, Ungarn	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Dealer Bedrijven B.V.	Den Haag, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz do Brasil Assessoria Comercial Ltda.	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 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 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 Försljnings 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	
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

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	5
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 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 Logistics Ibérica, S.L.U.	Azuqueca de Henares, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Parts Manufacturing & Services Ltd.	Shanghai, China	100,00	
Mercedes-Benz Polska Sp. z.o.o	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Portugal, S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	
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 Trucks España S.L.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Trucks UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Türk A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	
Mercedes-Benz U.S. International, Inc.	Vance, USA	100,00	
Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz V.I. Lyon SAS	Genas, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz V.I. Paris Ile de France SAS	Wissous, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Vans Australia Pacific Pty. Ltd.	Mulgrave, Australien	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 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

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
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	Portland, USA	100,00	
Multifleet G.I.E	Le Bourget, Frankreich	50,10	8
myTaxi Iberia SL	Barcelona, Spanien	100,00	
mytaxi Network Ireland Ltd.	Dublin, Irland	100,00	
mytaxi Network Ltd.	London, Vereinigtes Königreich	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	4
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 Australia Trust 2017-1	Melbourne, Australien	0,00	3
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 CHINA 2017-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST c/o CITIC TRUST CO., LTD.	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2017-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST c/o CITIC TRUST CO., LTD.	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow Lease Facility Trust	Wilmington, USA	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	Almere, 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	
Trona Cogeneration Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Ucafleet S.A.S	Le Bourget, Frankreich	65,00	
Vierzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Western Star Trucks Sales, Inc	Portland, USA	100,00	
Zuidlease B.V.	Sittard, Niederlande	51,00	
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	
Beat Chile SpA	Santiago, Chile	100,00	
car2go Belgium SPRL	Brüssel, Belgien	100,00	
car2go Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	
car2go Sverige AB	Stockholm, Schweden	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	
Clever Tech S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Clever Tech Sud S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Cúspide GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler AG & Co. Anlagenverwaltung OHG	Schönenfeld, Deutschland	100,00	8
Daimler Commercial Vehicles (Thailand) Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	
Daimler Commercial Vehicles Africa Ltd.	Nairobi, Kenia	100,00	
Daimler Commercial Vehicles MENA FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	
Daimler Commercial Vehicles South East Asia Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	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 Innovation Technology (China) Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler International Assignment Services USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Mitarbeiter Wohnfinanz GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler Parts Logistics Australia Pty. Ltd.	Mulgrave, Australien	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 Unterstützungs kasse GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	7
Deutsche Accumotive Verwaltungs-GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	
Dreizehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
EvoBus Reunion S. A.	Le Port, Frankreich	96,00	
EvoBus Russland OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Familonet GmbH	Hamburg, Deutschland	100,00	
FLINC GmbH	Darmstadt, Deutschland	100,00	
Fünfte Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
LAB1886 GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Lapland Car Test Aktiebolag	Arvidsjaur, Schweden	100,00	
Legend Investments Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
LEONIE CORP DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
LEONIE DMS DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
LEONIE FS DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
LEONIE FSM DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
LEONIE PV AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	
LEONIE PV DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
LEONIE TB AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	
LEONIE TB DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
LEONORE IP GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchteile Center	Neuhäusen auf den Fildern, Deutschland	100,00	
MBition GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Adm. Consorcios Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekte Baden-Baden und Dresden OHG	Düsseldorf, Deutschland	100,00	3, 8
Mercedes-Benz Cars Middle East FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	
Mercedes-Benz Commercial Vehicles Iran GmbH	Stuttgart, Deutschland	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 ExTra LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Mercedes-Benz Formula E Limited	Brackley, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz G GmbH	Raaba, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Group Services Phils., Inc.	Cebu City, Philippinen	100,00	
Mercedes-Benz Hungária Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz IDC Europe S.A.S.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Poland sp. zo. o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Rus Ltd	Moskau, Russische Föderation	80,00	
Mercedes-Benz Museum GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics Eastern Europe s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	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.u likvidaciji	Novi Beograd, Serbien	100,00	4
Mercedes-Benz Trucks Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Vans Česká republika s.r.o	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Vans Mobility S.L.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Vans Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Venezuela S.A.	Valencia, Venezuela	100,00	
Mercedes-Benz.io GmbH	Stuttgart, Deutschland	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	Zug, 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	Schöenefeld, Deutschland	100,00	8
PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	
R.T.C. Management Company Limited	Banbury, Vereinigtes Königreich	88,89	
Reva SAS	Cunac, Frankreich	100,00	
Ring Garage AG Chur	Chur, Schweiz	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda	Mauá, Brasilien	100,00	
SportChassis LLC	Clinton, USA	0,00	3
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	
Taxibeat Ltd. UK	London, Vereinigtes Königreich	100,00	
Taxibeat Peru S.A.	Lima, Peru	100,00	
Taxibeat Teknoloji Hizmetleri A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
trapoFit GmbH	Chemnitz, 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	
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	
IONITY Holding GmbH & Co. KG	München, Deutschland	25,00	
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 Co. Ltd.	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	
Via Netherlands B.V.	Amsterdam, Niederlande	50,00	
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	5,62	
FUSO LAND TRANSPORT & Co. Ltd.	Kawasaki, Japan	21,67	
KAMAZ PAO	Naberezhnye Chelny, Russische Föderation	15,00	
Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Yokohama, Japan	43,83	
LSH Auto International Limited	Hongkong, China	15,00	
MBtech Group GmbH & Co. KGaA	Sindelfingen, Deutschland	35,00	
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayamashi, Japan	50,00	
P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors	Jakarta, Indonesien	30,00	
P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing	Jakarta, Indonesien	32,28	
There Holding B.V.	Rijswijk, Niederlande	33,33	
Via Transportation Inc.	New York, USA	12,38	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
VII. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen²			
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	
ChargePoint Inc.	Campbell, USA	5,39	
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	33,33	
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	
ipro Innovationsgesellschaft für fortgeschrittene Produktionssysteme in der Fahrzeugindustrie mbH	Berlin, Deutschland	20,00	
Juffali Industrial Products Company	Jeddah, Saudi-Arabien	0,00	6
Laureus World Sports Awards Limited	London, Vereinigtes Königreich	50,00	
MBtech Verwaltungs-GmbH	Sindelfingen, Deutschland	35,00	
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
Rally Bus Corp.	New York, USA	12,33	
smart-BRABUS GmbH	Bottrop, Deutschland	50,00	
STARCAM s.r.o.	Most, Tschechische Republik	51,00	
tiramizoo GmbH	München, Deutschland	20,84	
Toll4Europe GmbH	Berlin, Deutschland	30,00	
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki, Japan	28,20	
Turo Inc.	San Francisco, USA	5,38	
Verimi GmbH	Berlin, Deutschland	11,11	
VfB Stuttgart 1893 AG	Stuttgart, Deutschland	11,75	
Volocopter GmbH	Bruchsal, Deutschland	10,17	
what3words Ltd.	Hinxworth, Vereinigtes Königreich	13,38	
Zonar Systems, Inc.	Seattle, USA	19,42	

1 Beteiligung gemäß § 16 AktG.

2 Für die Bilanzierung von nicht konsolidierten Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen verweisen wir auf Anmerkung 1 im Anhang.

3 Beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände.

4 In Liquidation.

5 Inanspruchnahme der Befreiung gemäß §264 Abs. 3 bzw. §264b HGB.

6 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 5. April 2018 deshalb vorschlagen, die Dividende auf 3,65 (i. V. 3,25) € pro Aktie anzuheben. Auch in den kommenden Jahren streben wir eine nachhaltige Dividendenentwicklung an. Dabei orientieren wir uns grundsätzlich an einer Ausschüttungsquote von rund 40 % des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses.

G | Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	326
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	327
Zehnjahresübersicht	334
Glossar	336
Stichwortverzeichnis	337
Daimler weltweit	338

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 9. Februar 2018



Dieter Zetsche



Martin Daum



Renata Jungo Brüniger



Ola Källenius



Wilfried Porth



Britta Seeger



Hubertus Troska



Bodo Uebber

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Daimler AG, Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Daimler AG, Stuttgart, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2017, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den zusammengefassten Lagebericht der Daimler AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigelegte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2017 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 und
- vermittelt der beigelegte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden »EU-APrVO«) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Das Wertminderungsrisiko von Operating Lease Verträgen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« sowie in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Operating Lease Verträgen finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 12 »Vermietete Gegenstände« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Der Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« (47.714 Mio. €) umfasst Fahrzeuge, die Gegenstand eines Operating Lease Vertrags sind. Hinsichtlich dieser Fahrzeuge besteht ein Wertminderungsrisiko, das primär von der Höhe des zum Leasingende erzielbaren Restwerts abhängig ist. Diese zukünftigen Restwerte sind von den Verhältnissen auf den Gebrauchtfahrzeugmärkten bei Rückgabe der Fahrzeuge abhängig. Die zukunftsgerichtete Bewertung beruht auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass etwaige Wertminderungen nicht oder nicht in ausreichender Höhe berücksichtigt werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Werthaltigkeit des Bilanzpostens »Vermietete Gegenstände« basierend auf der internen Portfolieeinteilung von Daimler geprüft. Unseren Schwerpunkt legten wir in unserem risikoorientierten Prüfungsansatz auf solche Fahrzeuge mit erhöhtem Wertminderungsrisiko. Wir haben die durch den Konzern angenommenen Anhaltspunkte für einen etwaigen Wertminderungsbedarf untersucht und beurteilt. Wir haben die Einschätzung von Daimler hinsichtlich der zum Laufzeitende der Leasingverhältnisse erzielbaren Restwerte gewürdigt. Bei der Würdigung haben wir auch Fahrzeuge mit Dieseltechnologie einbezogen. In diesem Zusammenhang haben wir uns insbesondere mit den wesentlichen Einflussfaktoren, wie der erwarteten Anzahl der Leasing-Rückläufer, aktuellen Vermarktungsergebnissen zur Beurteilung der Schätzgenauigkeit und zukünftigen Fahrzeug-Modellwechseln kritisch auseinandergesetzt. Des Weiteren haben wir auch für wesentliche Märkte die Konsistenz der von Daimler getroffenen Annahmen mit Restwertprognosen sachverständiger Dritter geprüft.

Unsere Schlussfolgerungen

Die der Beurteilung der Werthaltigkeit der Buchwerte von »Vermieteten Gegenständen« zugrunde liegenden Annahmen und Ermessensentscheidungen sind sachgerecht.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 14 »Forderungen aus Finanzdienstleistungen«, in Anmerkung 32 »Management von Finanzrisiken« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten des Konzerns entstandenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen (85.787 Mio. €) setzen sich aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden, Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zusammen. Zum Bilanzstichtag beträgt der Bestand an Wertberichtigungen auf diese Forderungen 870 Mio. €.

Die Ermittlung von Wertberichtigungen basiert auf verschiedenen wertbestimmenden Faktoren wie z.B. der Risikoklassifizierung der Kunden, der Bestimmung statistischer Ausfallwahrscheinlichkeiten und Verlustquoten sowie Annahmen über zukünftige Zahlungsströme, deren Ermittlung in hohem Maße Ermessensentscheidungen und Unsicherheiten beinhaltet.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Bonität der Kunden und zukünftige Zahlungsströme nicht richtig eingeschätzt werden oder die Ermittlung der Risikovorsorgeparameter fehlerhaft erfolgt und damit Wertberichtigungen nicht oder nicht in ausreichender Höhe berücksichtigt werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben durch Einsichtnahme in Auswertungen und Risikoberichte sowie Befragungen und Durchsicht von Richtlinien und Arbeitsanweisungen ein umfassendes Verständnis der Entwicklung der Portfolios, der damit verbundenen adressenausfallbezogenen Risiken und der Prozesse zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Kreditrisiken erlangt.

Wir haben die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsysteins in Bezug auf die Risikoklassifizierungsverfahren sowie die Ermittlung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, der Verlustquoten und der Wertberichtigungen geprüft. Dazu haben wir auch die relevanten IT-Systeme und internen Abläufe beurteilt. Die Prüfung umfasste neben der Ordnungsmäßigkeit der betroffenen Systeme und zugehörigen Schnittstellen zur Sicherstellung der Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten durch unsere IT-Spezialisten auch die Prüfung von automatisierten Kontrollen zur Dateneingabe und Datenverarbeitung.

Schwerpunkt unserer Prüfung war die Beurteilung des methodischen Vorgehens bei der Bestimmung der Risikoklassen und der Ermittlung der Ausfallwahrscheinlichkeiten sowie Verlustquoten, die aus historischen Daten abgeleitet werden. Dies haben wir anhand risikoorientiert ausgewählter Kreditportfolien nachvollzogen. Wir haben uns unter Zugrundelegung der Ergebnisse einer von Daimler Financial Services durchgeföhrten Validierung von der Angemessenheit wesentlicher Risikovorsorgeparameter überzeugt und die vorgenommenen Parameteranpassungen an aktuelle Marktgegebenheiten beurteilt. Zudem haben wir uns im Rahmen einer bewussten Auswahl von Einzelfällen davon überzeugt, dass die Risikoklassifizierung zutreffend ist und die Höhe der errechneten Einzelwertberichtigung angemessen ist.

Unsere Schlussfolgerungen

Das methodische Vorgehen, die Verfahren und Prozesse zur Ermittlung der Wertberichtigungen sowie die in die Bewertung einfließenden Annahmen und Risikoparameter sind angemessen, um Kreditrisiken frühzeitig zu erkennen und Wertberichtigungen in ausreichender Höhe zu bestimmen.

Die Bewertung der Rückstellung für Produktgarantien

Zu den Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Produktgarantien finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 23 »Rückstellungen für sonstige Risiken« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Unternehmensspezifische Risiken und Chancen – Garantie- und Kulanzfälle«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die Rückstellung für Produktgarantien beträgt 6.654 Mio. €. Daimler sieht sich Ansprüchen aus verschiedenen Arten von Produktgewährleistungen gegenüber bzw. gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, mit denen für die mangelfreie Funktion eines verkauften Daimler Produktes oder einer erbrachten Dienstleistung für einen bestimmten Zeitraum eingestanden wird. Zur Bestätigung bzw. Neueinschätzung zukünftiger Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzaufwendungen werden laufend aktualisierte Informationen über Art und Volumen aufgetretener Schäden sowie deren Behebung auf Ebene von Geschäftsbereich, Baureihe, Schadenschlüssel und Absatzjahr erfasst und ausgewertet.

Wesentliche Schätzunsicherheiten bei der Ermittlung der Rückstellungshöhe bestehen hinsichtlich des künftigen Schadensgeschehens. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Rückstellung nicht sachgerecht bewertet ist.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Unsere Prüfungshandlungen umfassten unter anderem die Würdigung des Prozesses zur Ermittlung der Rückstellung für Produktgarantien sowie die Würdigung der für die Bewertung der Rückstellungen maßgeblichen Annahmen sowie deren Herleitung. Hierzu zählen im Wesentlichen Annahmen zu erwarteten Schadensanfällen und -verläufen sowie zu dem wertmäßigen Schaden pro Fahrzeug anhand der tatsächlich angefallenen Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzschäden. Anhand von Vergangenheitsanalysen haben wir eine Beurteilung der Prognosegenauigkeit bisheriger Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzkosten vorgenommen. Daneben prüfen wir, dass aktualisierte Einschätzungen zukünftiger Reparaturkosten und -verfahren berücksichtigt wurden. Das zugrunde liegende Mengengerüst an Fahrzeugen haben wir über den tatsächlichen Absatz nachvollzogen.

Unsere Schlussfolgerungen

Die Ermittlungsmethode sowie die getroffenen Annahmen sind sachgerecht.

Die bilanzielle Abbildung von rechtlichen Verfahren

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den rechtlichen Verfahren finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 29 »Rechtliche Verfahren« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Risiken aus Garantien, rechtliche und steuerliche Risiken – Rechtliche Risiken«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Daimler ist mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen und Anfragen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen z.B. Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen), strafrechtliche Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter und Aktionärsklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege einer Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen möglicher Mängel der Daimler-Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen und Sanktionen ergeben.

Ob aufgrund eines rechtlichen Verfahrens die Passivierung einer Rückstellung erforderlich ist, und ggf. in welcher Höhe, ist in hohem Maße durch Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter geprägt. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der betragsmäßigen Höhe der Risiken sind die nachfolgenden rechtlichen Verfahren von Daimler aus unserer Sicht von besonderer Bedeutung.

a) Behördenanfragen und -untersuchungen zu Testergebnissen und eingesetzten Emissionskontrollsystmen

Weltweit haben einige Bundes- und Landesbehörden sowie Institutionen Anfragen gestellt und / oder führen Untersuchungen durch. Hinterfragt und untersucht werden Testergebnisse, eingesetzte Emissionskontrollsystme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie diesbezügliche rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Straf- und Kartellrecht.

b) Sammelklagen NO_x USA/Kanada

Seit Anfang 2016 wurden mehrere Verbraucher-Sammelklagen in verschiedenen US-Bundesstaaten gegen die Mercedes-Benz USA, LLC, die zu einer Sammelklage gegen die Daimler AG und die Mercedes-Benz USA, LLC zusammengefasst worden sind, sowie gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften in Kanada erhoben. Hauptvorwurf ist die Verwendung von Vorrichtungen, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystmen zur Verringerung des Stickstoffoxids (NO_x-Ausstoßes vermindern und überhöhte Emissionswerte in Dieselfahrzeugen verursachen sollen sowie die bewusste Irreführung von Verbrauchern im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen.

c) Kartellrechtliche Verfahren und Folgeverfahren

In Folge der Verhängung eines Bußgeldes der Europäischen Kommission gegen Daimler und andere Lkw-Hersteller im Juli 2016 machen Lkw-Kunden Schadensersatzforderungen gegen Daimler geltend.

Seit dem 25. Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Daimler AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil die Beklagten sich seit den 1990er Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten. Zwischenzeitlich wurden sämtliche anhängige US-Sammelklagen zu einem Verfahren verbunden.

Die Daimler AG hat in diesem Zusammenhang bereits vor einiger Zeit bei der Europäischen Kommission einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt.

d) Toll Collect

Das in 2004 von der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Aufbau und dem Betrieb eines Mautsystems eingeleitete Schiedsverfahren richtet sich unter anderem gegen die Daimler Financial Services AG sowie deren Beteiligung Toll Collect GbR. Im Rahmen dieses Schiedsverfahrens werden Ansprüche auf Schadensersatz wegen entgangener Mauteinnahmen und Vertragsstrafen aufgrund Vertragsverletzungen geltend gemacht.

Ansatz und Bewertung der angesetzten Rückstellungen für die rechtlichen Verfahren beruhen auf ermessensabhängigen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass Rückstellungen für die rechtlichen Verfahren nicht oder nicht in ausreichendem Maße gebildet werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Unsere Prüfungshandlungen umfassten zum einen eine Beurteilung des von Daimler eingerichteten Prozesses, der die Erfassung, die Einschätzung des Verfahrensausgangs sowie die bilanzielle Darstellung rechtlicher Verfahren sicherstellt. Zum anderen führten wir Gespräche mit der internen Rechtsabteilung sowie weiteren mit den Sachverhalten vertrauten Abteilungen, externen Beratern und Rechtsanwälten von Daimler, um uns die Entwicklungen und die Gründe, die zu den entsprechenden Einschätzungen geführt haben, erläutern zu lassen. Darüber hinaus haben wir zugrunde liegende Dokumente und Protokolle gewürdig. Uns wurde die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter zu den Entwicklungen in den genannten Bereichen in schriftlicher Form durch Daimler zur Verfügung gestellt. Zum Bilanzstichtag wurden externe Rechtsanwaltsbestätigungen eingeholt, die die von den gesetzlichen Vertretern getroffene Risikoeinschätzung stützen.

Schließlich haben wir die Angemessenheit der Darstellungen zu den genannten rechtlichen Verfahren im Konzernanhang beurteilt.

Unsere Schlussfolgerungen

Die getroffenen Annahmen sind sachgerecht.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen

- den im Geschäftsbericht enthaltenen gesonderten nichtfinanziellen Bericht sowie die Erklärung zur Unternehmensführung und
- die übrigen Teile des Geschäftsberichts, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum zusammengefassten Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Auftragsgemäß haben wir eine gesonderte betriebswirtschaftliche Prüfung des gesonderten nichtfinanziellen Berichts durchgeführt. In Bezug auf Art, Umfang und Ergebnisse dieser betriebswirtschaftlichen Prüfung weisen wir auf unseren Prüfungsvermerk vom 9. Februar 2018 hin.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern

einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht

- richt, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungs nachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystern und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
 - beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
 - ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungs nachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungs nachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
 - beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.

- holen wir ausreichende geeignete Prüfungs nachweise für die Rechnungslegungs informationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungs urteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungs nachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystern, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 29. März 2017 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 25. April 2017 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 1998 als Konzernabschlussprüfer der Daimler AG tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Dr. Axel Thümller.

Stuttgart, den 9. Februar 2018

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Becker
Wirtschaftsprüfer



Dr. Thümller
Wirtschaftsprüfer

Zehnjahresübersicht

G.01

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
€-Werte in Millionen										
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung										
Umsatz	98.469	78.924	97.761	106.540	114.297	117.982	129.872	149.467	153.261	164.330
Personalaufwand ¹	15.066	13.928	16.454	17.424	18.002	18.753	19.607	20.949	21.141	22.186
Forschungs- und Entwicklungsleistungen ² davon aktivierte Entwicklungskosten	4.442	4.181	4.849	5.634	5.644	5.489	5.680	6.564	7.572	8.711
EBIT ¹	2.730	-1.513	7.274	8.755	8.820	10.815	10.752	13.186	12.902	14.682
EBIT in % des Umsatzes ¹	2,8	-1,9	7,4	8,2	7,7	9,2	8,3	8,8	8,4	8,9
Ergebnis vor Ertragsteuern ¹	2.795	-2.298	6.628	8.449	8.116	10.139	10.173	12.744	12.574	14.301
Net Operating Profit (Loss) ¹	1.370	-2.102	5.120	6.240	7.302	9.173	7.678	9.007	9.007	11.127
in % der Net Assets (RONA) ^{1,3}	4,4	-6,6	17,5	19,9	19,6	22,6	18,8	20,1	19,1	22,9
Konzernergebnis ¹	1.414	-2.644	4.674	6.029	6.830	8.720	7.290	8.711	8.784	10.864
Konzernergebnis je Aktie (€) ¹	1,41	-2,63	4,28	5,32	6,02	6,40	6,51	7,87	7,97	9,84
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€) ¹	1,40	-2,63	4,28	5,31	6,02	6,40	6,51	7,87	7,97	9,84
Dividendensumme	556	0	1.971	2.346	2.349	2.407	2.621	3.477	3.477	3.905
Dividende je Aktie (€)	0,60	0,00	1,85	2,20	2,20	2,25	2,45	3,25	3,25	3,65
Aus der Bilanz										
Sachanlagen	16.087	15.965	17.593	19.180	20.599	21.779	23.182	24.322	26.381	27.981
Vermietete Gegenstände	18.672	18.532	19.925	22.811	26.058	28.160	33.050	38.942	46.942	47.714
Sonstige langfristige Vermögenswerte ¹	42.077	40.044	41.309	45.023	48.947	48.138	56.258	62.055	67.613	73.175
Vorräte	16.805	12.845	14.544	17.081	17.720	17.349	20.864	23.760	25.384	25.686
Liquide Mittel	6.912	9.800	10.903	9.576	10.996	11.053	9.667	9.936	10.981	12.072
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	31.672	31.635	31.556	34.461	38.742	42.039	46.614	58.151	65.687	68.977
Bilanzsumme ¹	132.225	128.821	135.830	148.132	163.062	168.518	189.635	217.166	242.988	255.605
Eigenkapital ¹	32.730	31.827	37.953	41.337	39.330	43.363	44.584	54.624	59.133	65.314
davon: Gezeichnetes Kapital	2.768	3.045	3.058	3.060	3.063	3.069	3.070	3.070	3.070	3.070
Eigenkapitalquote Konzern (%) ¹	24,3	24,7	26,5	26,3	22,7	24,3	22,1	23,6	22,9	24,0
Eigenkapitalquote im Industriegeschäft (%) ¹	42,7	42,6	45,8	46,4	39,8	43,4	40,8	44,2	44,7	46,4
Langfristige Schulden ¹	47.313	49.456	44.738	51.940	65.016	66.047	78.077	85.461	99.398	103.186
Kurzfristige Schulden ¹	52.182	47.538	53.139	54.855	58.716	59.108	66.974	77.081	84.457	87.105
Nettoliquidität im Industriegeschäft	3.106	7.285	11.938	11.981	11.508	13.834	16.953	18.580	19.737	16.597
Net Assets im Durchschnitt ^{1,3}	31.466	31.778	29.338	31.426	37.521	40.648	40.779	44.796	47.054	48.514

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
€-Werte in Millionen										
Aus der Kapitalflussrechnung										
Investitionen in Sachanlagen										
Abschreibungen	3.559	2.423	3.653	4.158	4.827	4.975	4.844	5.075	5.889	6.744
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	3.023	3.264	3.364	3.575	4.067	4.368	4.999	5.384	5.478	5.676
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-786	10.961	8.544	-696	-1.100	3.285	-1.274	222	3.711	-1.652
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-4.812	-8.950	-313	-6.537	-8.864	-6.829	-2.709	-9.722	-14.666	-9.518
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	-2.915	1.057	-7.551	5.842	11.506	3.855	2.274	9.631	12.009	13.129
	-3.915	2.706	5.432	989	1.452	4.842	5.479	3.960	3.874	2.005
Börsenkennzahlen										
Jahresendkurs (€)	26,70	37,23	50,73	33,92	41,32	62,90	68,97	77,58	70,72	70,80
Durchschnittliche Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	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	1.069,8
Durchschnittliche Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	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	1.069,8
Rating										
Langfristiges Credit Rating										
Standard & Poor's	A-	BBB+	BBB+	BBB+	A-	A-	A-	A-	A	A
Moody's	A3	A2								
Fitch	A-	BBB+	BBB+	A-	A-	A-	A-	A-	A-	A-
DBRS	A (low)	A								
Scope	-	-	-	-	-	-	-	-	-	A
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)										
	274.330	258.628	258.120	267.274	274.605	275.384	279.857	284.562	284.957	289.530

1 Werte für das Jahr 2012 wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst.

2 Der Wert für das Jahr 2013 wurde aufgrund von Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten angepasst.

3 Im Rahmen einer Verfeinerung des Steuerungssystems wurde die Definition der Net Assets rückwirkend ab 2015 angepasst.

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. 101 ff.

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.

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. 94

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.

Rating

Einschätzung der Bonität eines Unternehmens, die durch Ratingagenturen abgegeben wird.

RDE

Seit September 2017 müssen mit dem sogenannten Real Driving Emissions-Prüfverfahren (RDE) unter anderem die Partikelzahl und die Konzentration von Stickoxiden mithilfe einer mobilen Emissionsmessung bestimmt werden.  S. 219

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. 105 f.

Absatz	97 ff. , 178, 184, 189, 192
Aktie	78 ff. , 152 f.
Anleihen	81, 112 f.
Bestätigungsvermerk	329 ff.
CASE	24 ff. , 84 ff.
Cash Flow	109 ff. , 135 f., 173 f., 241
CO₂-Reduzierung	218 ff.
Compliance	132 ff., 229 ff.
Corporate Governance	64 ff., 198 ff.
Digitalisierung	24 ff.
Dividende	79, 105
EBIT	101 ff.
Eigenkapital	115 ff. , 242
Eigenkapitalrendite – Return on Equity	102
Elektromobilität	24 ff., 123 ff.
Ergebnis je Aktie (EPS)	78 ff., 309
Ertragslage	101 ff. , 238
Ertragsteuern	104, 261 ff.
Finanzergebnis	104, 260
Hauptversammlung	80
Innovationen	24 ff., 82 ff.
Integrität	132 ff. , 229 ff.
Investitionen	111 ff. , 174
Investor Relations	81
Konsolidierungskreis	246 f.
Konzernergebnis	104, 238
Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	129 ff., 227 ff.
Mobilitätsdienstleistungen	35 ff. , 196 f.
Nachhaltigkeit	121 ff., 214 ff.
Net Assets	106
Pensionsverpflichtungen	107, 276 ff.
Portfolioänderungen	92 f.
Produktion	90 ff.
Rating	114
Richtlinie für integres Verhalten	132
Segmentberichterstattung	305 ff.
Strategie	82 ff.
Umsatz	100, 258
Umsatzrendite	
– Return on Sales	94, 134, 178, 184, 189, 192
Value Added	93 f., 105 f.
Vergütungssystem	136 ff.
Vernetzung	24 ff. , 84

Daimler weltweit

G.02

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Vertrieb Fahrzeuge	Daimler Financial Services
Europa						
Produktionsstandorte	14	7	3	7	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	3.940	54
Umsatz (Mio. €)	40.426	11.226	9.798	3.081	-	10.592
Belegschaft	124.565	35.808	22.231	15.774	-	8.549
NAFTA						
Produktionsstandorte	1	14	1	1	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	1.516	4
Umsatz (Mio. €)	20.226	14.822	1.522	280	-	10.438
Belegschaft	9.383	21.507	713	490	-	1.922
Lateinamerika (ohne Mexiko)						
Produktionsstandorte	2	2	1	3	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	688	2
Umsatz (Mio. €)	1.037	1.699	521	734	-	290
Belegschaft	837	7.866	2.023	1.474	-	335
Afrika						
Produktionsstandorte	1	-	-	1	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	380	1
Umsatz (Mio. €)	1.413	936	229	58	-	381
Belegschaft	3.780	498	142	74	-	165
Asien						
Produktionsstandorte	2	3	-	2	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	2.409	9
Umsatz (Mio. €)	29.673	6.351	839	159	-	1.774
Belegschaft	3.768	13.601	62	449	-	1.819
Australien/Ozeanien						
Produktionsstandorte	-	-	-	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	253	2
Umsatz (Mio. €)	1.901	673	255	49	-	288
Belegschaft	333	203	84	31	-	222

Erläuterungen: Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds.

Internet, Informationen, Finanzkalender

Informationen im Internet

Spezielle Informationen rund um die Aktie und die Ergebnisentwicklung finden Sie über unsere Website daimler.com in der Rubrik 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)

Verantwortung – Fokus Nachhaltigkeit 2017
(deutsch und englisch)

Daimler-Unternehmensbroschüre
(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

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

Finanzkalender 2018

Hauptversammlung 2018
5. April 2018

Zwischenbericht Q1 2018
27. April 2018

Zwischenbericht Q2 2018
26. Juli 2018

Zwischenbericht Q3 2018
25. Oktober 2018

Da wir Terminverschiebungen grundsätzlich nicht ausschließen können, empfehlen wir Ihnen, den aktuellen Stand kurzfristig im Internet abzufragen.

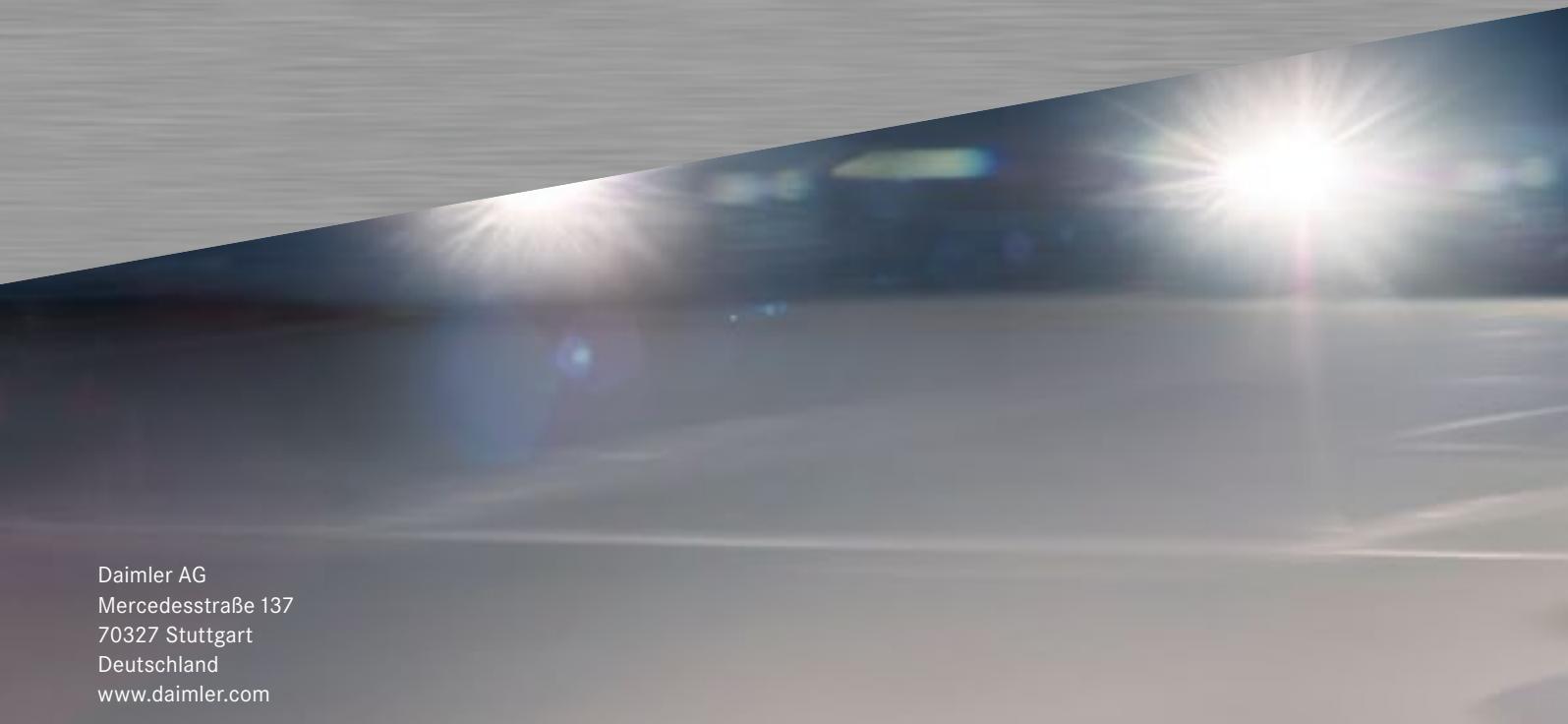
daimler.com/ir/termine

Bildnachweis:

S. 44/45:
O&O Baukunst/Finest Images
S. 53:
Jürgen Engel Architekten GmbH, Frankfurt
S. 54/55:
Konzept und Mobilitätsvision:
Daimler AG, Future Innovation.
Realisierung: xoio GmbH im Auftrag von
Daimler AG



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