

DAIMLER



Geschäftsbericht 2014.

Wichtige Kennzahlen.

Daimler-Konzern

	2014	2013	2012	14/13
€-Werte in Millionen				Veränd. in %
Umsatz	129.872	117.982	114.297	+10 ¹
Westeuropa	43.722	41.123	39.377	+6
davon Deutschland	20.449	20.227	19.722	+1
NAFTA	38.025	32.925	31.914	+15
davon USA	33.310	28.597	27.233	+16
Asien	29.446	24.481	25.126	+20
davon China	13.294	10.705	10.782	+24
Übrige Märkte	18.679	19.453	17.880	-4
Sachinvestitionen	4.844	4.975	4.827	-3
Forschungs- und Entwicklungsleistungen ²	5.680	5.489	5.644	+3
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.148	1.284	1.465	-11
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	5.479	4.842	1.452	+13
EBIT ³	10.752	10.815	8.820	-1
Wertbeitrag (Value Added) ³	4.416	5.921	4.300	-25
Konzernergebnis ³	7.290	8.720	6.830	-16
Ergebnis je Aktie (in €) ³	6,51	6,40	6,02	+2
Dividendensumme	2.621	2.407	2.349	+9
Dividende je Aktie (in €)	2,45	2,25	2,20	+9
Beschäftigte (31.12.)	279.972	274.616	275.087	+2

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 12 %.

2 Die Vergleichszahl 2013 wurde aufgrund von Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten angepasst.

3 Die Vergleichszahlen 2012 wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst.



Titelmotiv: Mercedes-Benz Future Truck 2025.

Der Future Truck 2025 weist den Weg in die Zukunft des Gütertransports. Denn er schont Ressourcen, reduziert Emissionen, gewährleistet höchste Verkehrssicherheit und steigert die Vernetzung im Straßenverkehr. Die spektakuläre Studie von Mercedes-Benz ist weit mehr als eine ferne Vision: Der Truck soll bereits in zehn Jahren auf den Straßen rollen. Viele seiner technologischen Komponenten sind heute schon verfügbar und einsatzbereit. Das Gehirn des Future Truck 2025 ist der »Highway Pilot«, dessen faszinierende Fähigkeiten im Juli 2014 bei autonomen Fahrten auf der Autobahn demonstriert wurden. Weltpremiere feierte die vollständige Design- und Technikstudie auf der IAA Nutzfahrzeuge 2014.

Daimler-Geschäftsfelder >
Zahlen und Fakten 2014 >

Geschäftsfelder.

	2014	2013	2012	14/13				
€-Werte in Millionen								
Veränd. in %								
Mercedes-Benz Cars								
EBIT ¹	5.853	4.006	4.391	+46				
Umsatz	73.584	64.307	61.660	+14				
Umsatzrendite (in %) ¹	8,0	6,2	7,1	.				
Sachinvestitionen	3.621	3.710	3.495	-2				
Forschungs- und Entwicklungsleistungen ² davon aktivierte Entwicklungskosten	4.025 1.035	3.808 1.063	3.863 1.125	+6 -3				
Absatz (Einheiten)	1.722.561	1.565.563	1.451.569	+10				
Beschäftigte (31.12.) ³	129.106	96.895	98.020	+33				
Daimler Trucks								
EBIT ¹	1.878	1.637	1.695	+15				
Umsatz	32.389	31.473	31.389	+3				
Umsatzrendite (in %) ¹	5,8	5,2	5,4	.				
Sachinvestitionen	788	839	989	-6				
Forschungs- und Entwicklungsleistungen ² davon aktivierte Entwicklungskosten	1.188 34	1.171 79	1.197 180	+1 -57				
Absatz (Einheiten)	495.668	484.211	461.954	+2				
Beschäftigte (31.12.) ³	82.743	79.020	80.519	+5				
Mercedes-Benz Vans								
EBIT ¹	682	631	543	+8				
Umsatz	9.968	9.369	9.070	+6				
Umsatzrendite (in %) ¹	6,8	6,7	6,0	.				
Sachinvestitionen	304	288	223	+6				
Forschungs- und Entwicklungsleistungen ² davon aktivierte Entwicklungskosten	293 68	329 139	371 137	-11 -51				
Absatz (Einheiten)	294.594	270.144	252.418	+9				
Beschäftigte (31.12.) ³	15.782	14.838	14.916	+6				
Daimler Buses								
EBIT ¹	197	124	-221	+59				
Umsatz	4.218	4.105	3.929	+3				
Umsatzrendite (in %) ¹	4,7	3,0	-5,6	.				
Sachinvestitionen	105	76	82	+38				
Forschungs- und Entwicklungsleistungen ² davon aktivierte Entwicklungskosten	182 11	187 3	222 23	-3 +267				
Absatz (Einheiten)	33.162	33.705	32.088	-2				
Beschäftigte (31.12.)	16.631	16.603	16.901	+0				
Daimler Financial Services								
EBIT ¹	1.387	1.268	1.293	+9				
Umsatz	15.991	14.522	13.550	+10				
Neugeschäft	47.912	40.533	38.076	+18				
Vertragsvolumen	98.967	83.539	79.986	+18				
Sachinvestitionen	23	19	23	+21				
Beschäftigte (31.12.)	8.878	8.107	7.779	+10				

1 Die Vergleichszahlen 2012 wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst.

2 Die Vergleichszahlen 2013 wurden aufgrund von Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten angepasst.

3 Ab 2014 einschließlich der bisher unter »Vertrieb Fahrzeuge« berichteten Mitarbeiterzahlen.  vgl. S. 111

Daimler weltweit.

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Vertrieb Fahrzeuge	Daimler Financial Services
Europa						
Produktionsstandorte	11	7	3	7	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	4.039	30
Umsatz (Mio. €)	30.595	9.962	7.817	2.690	-	6.488
Belegschaft	111.633	34.830	13.868	14.802	-	5.095
NAFTA						
Produktionsstandorte	1	14	1	1	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	1.502	4
Umsatz (Mio. €)	16.955	12.159	1.029	292	-	7.963
Belegschaft	7.268	21.357	190	450	-	1.646
Lateinamerika (ohne Mexiko)						
Produktionsstandorte	1	2	1	2	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	639	2
Umsatz (Mio. €)	729	2.630	499	980	-	323
Belegschaft	136	11.376	1.674	1.289	-	427
Afrika						
Produktionsstandorte	1	1	-	1	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	384	1
Umsatz (Mio. €)	1.417	1.092	131	88	-	226
Belegschaft	5.435	1.158	17	-	-	268
Asien						
Produktionsstandorte	2	3	-	2	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	2.162	9
Umsatz (Mio. €)	22.385	5.901	302	125	-	754
Belegschaft	3.901	13.693	-	90	-	1.248
Australien/Ozeanien						
Produktionsstandorte	-	-	-	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	260	2
Umsatz (Mio. €)	1.534	636	190	41	-	237
Belegschaft	733	329	33	-	-	194

Erläuterungen: Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds.

Die bisher unter »Vertrieb Fahrzeuge« berichteten Mitarbeiterzahlen sind ab 2014 in den jeweiligen Geschäftsfeldern enthalten.

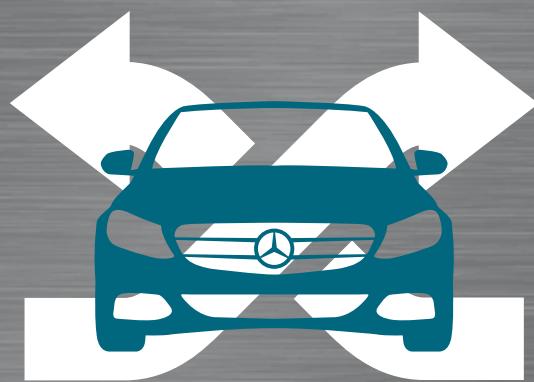
Mercedes-Benz Cars	 Mercedes-Benz	
	MAYBACH	
Daimler Trucks	 Mercedes-Benz	
	 FUSO	
		
Mercedes-Benz Vans	 Mercedes-Benz	
Daimler Buses	 Mercedes-Benz	
Daimler Financial Services	Mercedes-Benz Bank	
	Mercedes-Benz Financial	
	Daimler Truck Financial	

Inhalt.

Clean. Safe. Connected.	1	
 Clean.	3	
 Safe.	13	
 Connected.	25	
Die Zukunft hat begonnen.	36	
		C Geschäftsfelder 152
		Mercedes-Benz Cars 154
		Daimler Trucks 160
		Mercedes-Benz Vans 165
		Daimler Buses 168
		Daimler Financial Services 171
		D Corporate Governance 174
		Bericht des Prüfungsausschusses 176
		Integrität und Compliance 179
		Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex 181
		Corporate Governance Bericht 182
		E Konzernabschluss 190
		Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 192
		Konzern-Gesamtergebnisrechnung 193
		Konzernbilanz 194
		Konzern-Kapitalflussrechnung 195
		Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals 196
		Konzernanhang 198
B Zusammengefasster Lagebericht	70	
Grundlagen des Konzerns	72	
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf	77	
Ertragslage	82	
Finanzlage	88	
Vermögenslage	95	
Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)	98	
Nachhaltigkeit	101	
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	116	
Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2014	117	
Geschäftsjahres 2014	117	
Vergütungsbericht	118	
Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen	129	
Risiko- und Chancenbericht	132	
Prognosebericht	146	
		F Weitere Informationen 282
		Versicherung der gesetzlichen Vertreter 284
		Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers 285
		Zehnjahresübersicht 286
		Glossar 288
		Stichwortverzeichnis 289
		Grafik- und Tabellenverzeichnis 290
		Internationale Konzernrepräsentanzen 292

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

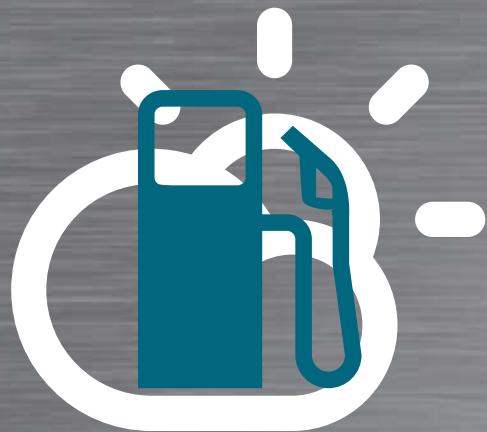


Clean. Safe. Connected.

Clean. Safe. Connected.

Das ist die Zukunft des Automobils – und dafür stehen wir bei Daimler. Als Pionier des Automobilbaus treiben wir die Zukunft der Mobilität voran. Dabei leitet der Grundsatz der Nachhaltigkeit unser Denken und Handeln. Auf dem Weg zum emissions- und unfallfreien Fahren haben wir schon viele Meilensteine erreicht. Die intelligente Vernetzung eröffnet uns weitere, völlig neue Möglichkeiten zur Gestaltung der Mobilität von morgen. Auf dieser Basis wollen wir zusätzlich zu unseren loyalen Kunden auch neue Märkte und Käufer gewinnen, unseren profitablen Wachstumskurs fortsetzen und dauerhaft Werte schaffen.

Clean.



Saubere Mobilität. Daimler ist auf dem »Weg zum emissionsfreien Fahren«. Dafür haben wir unsere ökologische Roadmap geschaffen mit Fokus auf die weitere Effizienzsteigerung der Verbrennungsmotoren, die bedarfsgerechte Hybridisierung sowie lokal emissionsfreie Elektrofahrzeuge mit Batterie oder Brennstoffzelle.

Erster Plug-in-Hybrid mit Stern: S 500 PLUG-IN HYBRID¹.

Vorreiter für Effizienz.

Vorbildliche Effizienz = überlegene Performance. Diese Formel bringt Daimler mit dem S 500 PLUG-IN HYBRID¹ auf den Punkt und unterstreicht damit erneut die Führungsrolle bei der Elektrifizierung im Premiumsegment. So beeindruckt die neue Luxuslimousine von Mercedes-Benz nicht nur durch das hochmoderne Hybrid-Antriebskonzept, sondern auch mit den Innovationen und exklusiven Ausstattungsdetails der S-Klasse. Herzstück der Plug-in-Technologie ist der neue Hochvolt-Lithium-Ionen-Akku, der extern geladen werden kann – etwa an jeder haushaltsüblichen Steckdose. Die erste zertifizierte Dreiliter-Luxuslimousine der Welt ist bereits das dritte Hybridmodell der S-Klasse und ein weiteres Schlüsselement auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität. Die ersten S 500 PLUG-IN HYBRID¹ kamen 2014 zu den Kunden.



Inspired by F1. Erkenntnisse aus dem Formel-1-Antrieb flossen in den Mercedes-Benz S 500 PLUG-IN HYBRID¹ ein. Damit setzt er die Maßstäbe bei Effizienz, Dynamik und Komfort.

¹ S 500 PLUG-IN HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 2,8; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 65, Stromverbrauch in kWh/100 km: 13,5.

»Der S 500 PLUG-IN HYBRID¹ ist nicht nur der effizienteste Hybrid in der Luxusklasse, sondern auch der intelligenteste. Die vorausschauende Betriebsstrategie macht es möglich. Sie regelt das Zusammenspiel von E-Maschine und Verbrennungsmotor und passt es dem Verkehr, der Strecke oder dem Batterieladezustand an.«

v.l.n.r.: Dr. Uwe Keller (Projektleiter Hybridantriebe), Thomas Ulrich (Erprobung Hybridsysteme), Harald Maurer (Leiter Versuch S-Klasse)





2,8 l
pro 100 km

Der S 500 PLUG-IN HYBRID¹ sorgt mit der imposanten Systemleistung von 325 kW (442 PS) sowie den vorbildlichen Verbrauchswerten von 2,8 Liter/100 km und der CO₂-Emission von 65 g/km für reines Fahrvergnügen.

A+

Durch den Einsatz des Elektromotors verringern sich der Verbrauch und die CO₂-Emission signifikant. Damit hat er sich die Auszeichnung mit der höchsten Effizienzklasse A+ verdient.

Effizienzklasse

¹ S 500 PLUG-IN HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 2,8; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 65, Stromverbrauch in kWh/100 km: 13,5.

Wir elektrifizieren die Premiumklasse. Der S 500 PLUG-IN HYBRID¹ ist ein weiterer Meilenstein der Daimler-Hybridstrategie. Nach dem S 400 HYBRID² und S 300 BlueTEC HYBRID³ verkörpert die außergewöhnliche Luxuslimousine die Spitze der Hybridtechnologie.



Grünes Licht für umweltfreundliche Hybride. Durch die Verbindung von Verbrennungsmotor und Elektroantrieb gestaltet Daimler die Mobilität von morgen. Hybridkonzepte helfen, den Verbrauch zu senken und die Performance zu steigern. Zudem liefert die Bremsenergie Strom zum Laden der Akkus – als größtes Potenzial zur Verbrauchsabsenkung. Im S 500 PLUG-IN HYBRID¹ gewährleisten der innovative Hochvolt-Lithium-Ionen-Akku und das rekuperative Bremssystem neuester Generation die maximale Energierückgewinnung.

Zukunftsweisende Plug-in-Hybride im Fokus. Zusätzlich zur Rekuperation lässt sich der wegweisende S 500 PLUG-IN HYBRID¹ mit On-Board-Lader auch an einer Wallbox oder an jeder haushaltsüblichen Steckdose aufladen. Der nächste Schritt zum perfekten Plug-in-Hybrid ist das induktive, kabellose »Tanken« von Strom.

Pionier mit nachhaltiger Hybridstrategie. Im Jahr 2009 brachten wir mit dem Mercedes-Benz S 400 HYBRID² das weltweit erste Serien-Hybridfahrzeug mit Lithium-Ionen-Batterie auf die Straße. Der Vorgänger des S 500 PLUG-IN HYBRID¹ war lange Zeit die sparsamste Luxuslimousine mit Ottomotor und mit circa 20.000 Käufern rund um den Globus zudem der erfolgreichste Hybrid seiner Klasse.

Nun setzt Daimler die Hybridoffensive fort: Insgesamt bringen wir bis zum Jahr 2017 zehn Plug-in-Hybrid-Modelle auf den Markt.

140 km/h

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h bei rein elektrischen Fahrten wird Leistung auf Oberklassenniveau hautnah erlebbar.

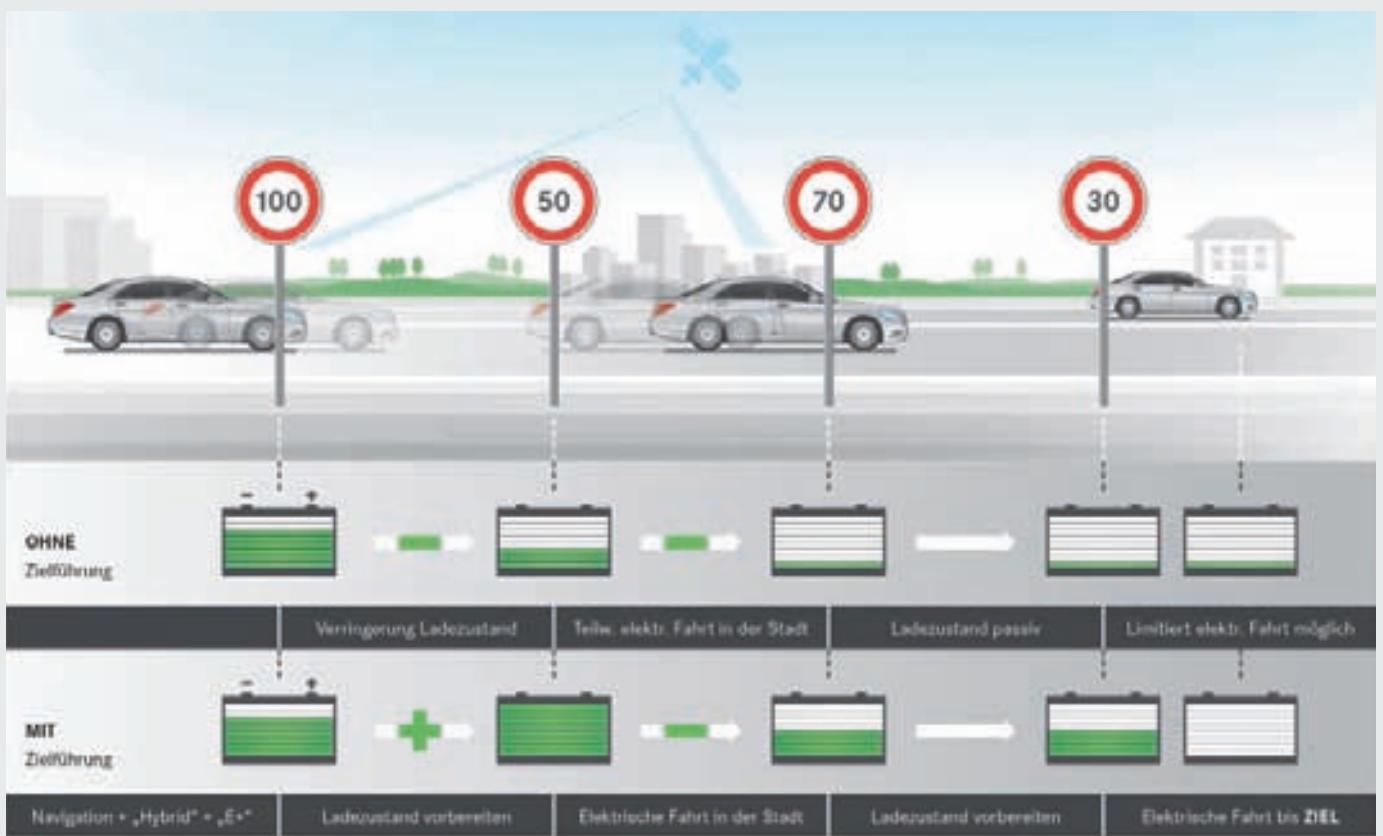
- 1 S 500 PLUG-IN HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 2,8; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 65, Stromverbrauch in kWh/100 km: 13,5.
- 2 S 400 HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 7,4-6,6/außerorts 6,5-6,1/kombiniert 6,8-6,3; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 159-147.
- 3 S 300 BlueTEC HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 4,8-4,7/außerorts 4,6-4,3/kombiniert 4,7-4,4; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 124-115.



2 Std.

Über das Ladekabel lässt sich die Hochvolt-Batterie des S 500 PLUG-IN HYBRID¹ zum Beispiel an einer Wallbox (400V/16A) in nur zwei Stunden aufladen. Neue Energie ohne Kabel und Steckdose, das ermöglicht zukünftig, wie das Foto oben zeigt, die induktive Ladetechnologie.

Streckenbasierte Betriebsstrategie.



Effizienz auf Knopfdruck. Die intelligente Strategie des S 500 PLUG-IN HYBRID¹ wählt automatisch die Idealkombination aus Verbrennungs- und Elektromotor, je nach Wunsch dem Batterieladezustand, dem Verkehr oder der Strecke angepasst. Das Hybrid-Zusammenspiel lässt sich aber auch manuell regeln.

Die streckenbasierte Betriebsstrategie übernimmt für den Fahrer die streckenoptimale Abfolge der Betriebsarten. Ist das Fahrziel durch Eingabe ins Naviga-

tionssystem COMAND Online bekannt, werden die Ladung und Entladung der Batterie für die ideale Energienutzung auf der Gesamtstrecke gesteuert. Die Strategie hat z.B. zum Ziel, bergauf den Energieinhalt der Batterie zu nutzen, um sie bergab durch Rekuperation wieder zu laden. Eine weitere Vorgabe ist, Städte möglichst mit voller Batterie zu erreichen, um dort häufig elektrisch fahren zu können. Die Daten aus COMAND Online liefern hierzu vorausschauende Informationen über das Streckenprofil und Geschwindigkeitslimits.

Unsere ökologische Roadmap.

Wir optimieren unsere Verbrennungsmotoren.

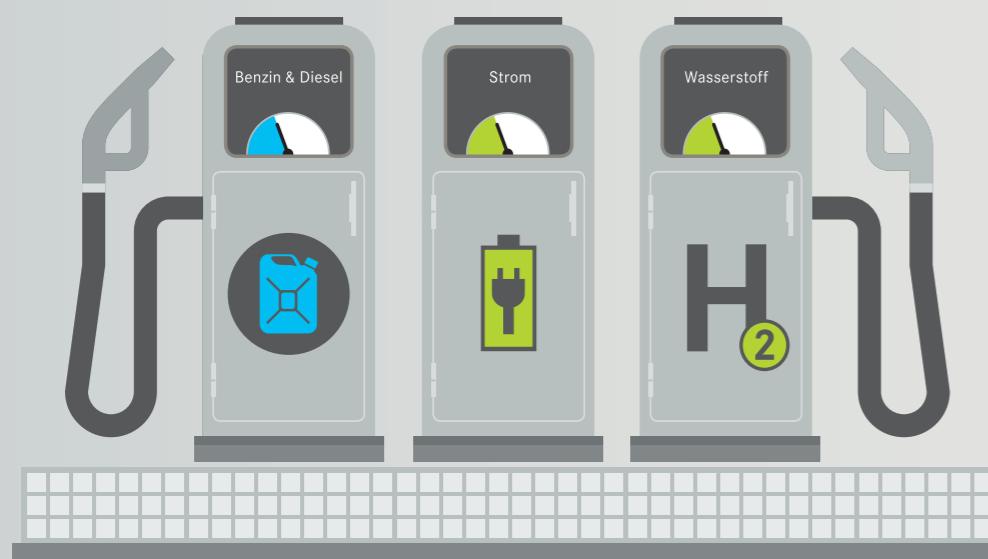
Unser größter Hebel zur Senkung von Verbrauch und Emissionen ist die konsequente Effizienzsteigerung von Verbrennungsmotoren. Denn auch in Zukunft bilden sie das Rückgrat der Mobilität.

Wir steigern die Effizienz durch Hybridisierung.

In der Verbindung von Verbrennungs- und Elektromotoren reduzieren wir die Verbrauchs- und Emissionswerte spürbar weiter. Dies realisieren wir auf Basis unseres modularen Hybridbaukastens für Pkw und Nutzfahrzeuge.

Wir sind Vorreiter bei emissionsfreien Antrieben.

Unsere Elektrofahrzeuge mit Batterie oder Brennstoffzelle bieten nicht nur lokal emissionsfreie Mobilität, sondern auch höchsten Fahrspaß.



Meilensteine auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität.

bis 2017 	10 neue Plug-in Hybridmodelle. Entsprechend der umfassenden Daimler-Hybridstrategie wird Mercedes-Benz bis zum Jahr 2017 insgesamt zehn Fahrzeuge mit Plug-in-Hybridtechnologie auf die Straße bringen.
2014  	S 500 PLUG-IN HYBRID¹. Die weltweit erste zertifizierte Dreiliter-Luxuslimousine erzielt Verbrauchswerte, die noch vor wenigen Jahren in der Oberklasse unerreichbar schienen. Diese Bestwerte bietet sie ohne jegliche Einschränkungen bei Leistung, Komfort oder Reichweite. B-Klasse Electric Drive². Das erste Premium-Elektrofahrzeug in der Kompaktwagenklasse wurde zunächst im US-Markt und dann in Europa eingeführt. Der Mercedes unter den E-Pkw bietet Komfort, Qualität und Sicherheit mit Stern.
↓ CO₂ 	129 g/km CO₂-Ausstoß. Höchste Effizienz in allen Klassen. Den CO ₂ -Ausstoß unserer in Europa verkauften Pkw verringerten wir auf 129 g/km. Mehr als 100 Mercedes-Benz Modelle tragen das Effizienzlabel A+ oder A. Zudem emittieren über 60 Modelle weniger als 120 g/km.
2013  	Euro-VI-Nutzfahrzeugflotte. Innovative Antriebe machen unsere Lkw, Transporter und Busse kontinuierlich noch sauberer, sparsamer und effizienter. Als erster Hersteller bot Daimler ein komplettes Euro-VI-Programm an – und das schon vor Inkrafttreten der Abgasnorm. E 300 BlueTEC HYBRID³. Durch die wegweisende Kombination eines Vier-Zylinder-Dieselmotors mit einem Elektromotor ist diese E-Klasse eines der effizientesten Modelle im Segment – und ein Meilenstein in Sachen Sparsamkeit, Nachhaltigkeit und Komfort.
2012 	smart fortwo electric drive⁴. Die bereits dritte Generation des umweltfreundlichen Stadtfliers feierte Premiere. Heute ist der smart electric drive weltweit in 18 Ländern unterwegs, bei car2go im Dauereinsatz und auch als Cabrio erhältlich – das einzige elektrisch angetriebene im Markt.
2011  	B-Klasse F-CELL⁵. Beim Mercedes-Benz F-CELL World Drive legten drei serienreife Elektro-Pkw mit Brennstoffzelle in 125 Tagen 30.923 km zurück. Mit dieser emissionsfreien automobilen Weltumrundung untermauerten sie die Alltagstauglichkeit dieser Technologie auf eindrucksvolle Weise. Mercedes-Benz Actros. Er ist der sparsamste und damit umweltschonendste Lkw seiner Klasse. So schrieb er mit Verbrauchswerten von 25 l/100 km beim 10.000 km langen »Record Run« Geschichte.

1 S 500 PLUG-IN HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 2,8; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 65, Stromverbrauch in kWh/100 km: 13,5.

2 B-Klasse Electric Drive: Stromverbrauch in kWh/100 km gewichtet: 17,9-6,6; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km.

3 E 300 BlueTEC HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 4,1-3,9/außerorts 4,1-3,8/kombiniert 4,1-3,8; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 109-99.

4 smart fortwo electric drive: Stromverbrauch in kWh/100 km 15,1; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.

5 B-Klasse F-CELL: H₂-Verbrauch in kg/100km 0,97; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.

Emissionsfrei und effizient unterwegs.

Saubere Mobilität braucht den intelligenten Mix aus Verbrennungsmotor, Hybrid- und Elektroantrieb. Mit unserem Führungsanspruch in grünen Technologien bringen wir unterschiedliche Fahrzeuge mit maßgeschneiderten Antrieben zum Einsatz. Damit erfüllen wir in allen Sparten des Straßenverkehrs die Anforderungen an die Mobilität von heute und morgen.



 www.mercedes-benz.com/Effizienz

Effiziente Technologien vom Rennsport inspiriert. Erfahren Sie mehr über unsere Neuentwicklungen und wie diese in den Serienfahrzeugen von Mercedes-Benz eingesetzt werden.

Safe.



Sichere Mobilität. Milliarden von Menschen sind weltweit am täglichen Verkehrsgeschehen beteiligt. Für sie alle gestaltet Daimler die Mobilität der Zukunft so sicher wie möglich. Unfälle erst gar nicht geschehen zu lassen ist unser wichtigstes Ziel. Und so verfolgen wir als Pionier in Sachen Sicherheit unseren »Weg zum unfallfreien Fahren«.

Erste autonome Lkw-Fahrt: Mercedes-Benz Future Truck 2025.

Hände weg vom Lenkrad.

Hier fährt Technik von morgen, die bei Daimler heute schon Realität ist. Die Studie Mercedes-Benz Future Truck 2025 eröffnete auf der IAA Nutzfahrzeuge 2014 einen optisch faszinierenden und technisch realistischen Ausblick auf den künftigen Güterverkehr. Der Future Truck 2025 bedeutet eine Revolution für den Straßengüterverkehr, die Infrastruktur, den Fahrerberuf und das Speditionsgewerbe – und stellt damit das zentrale Element für das Transportsystem der Zukunft dar. Entwickelt für höchste Verkehrssicherheit und Effizienz bei weiter reduziertem Verbrauch. Dank »Highway Pilot« mit vernetzten Sensoren und Kameras kann der Fahrer das Steuern des Lkw einfach der Technik überlassen. Fähigkeiten, die ein Prototyp bei autonomem Fahren auf einer Autobahnstrecke erfolgreich demonstriert hat.



Video.
Die spektakuläre Welt-premiere des »Highway Pilot«-Systems auf der Autobahn A14 erleben.





Sicherheit in herausragender Form. Die prägnante Erscheinung des Mercedes-Benz Future Truck 2025 unterstreicht seine einzigartigen technischen Fähigkeiten und symbolisiert den großen Schritt vom klassischen Lkw zum autonomen Transportfahrzeug von morgen. Das Fahrerhaus strahlt mit seinem aerodynamisch optimierten Design maximale Ruhe und Kraft aus. Kamerassen ersetzen die Außenspiegel, klassische Elemente wie Scheinwerfer fehlen auf den ersten Blick. Nach dem Motorstart leuchten LED-Lampen im Stoßfänger auf, und der Future Truck 2025 ist bereit. Wird der Prototyp manuell gesteuert, ist er mit weißem Licht unterwegs. Fährt er autonom, wechselt es in pulsierendes Blau und teilt so den anderen Verkehrsteilnehmern seinen Fahrzustand mit.

Innovatives Design bestimmt auch das Cockpit. Displays, Touchpad und Tablet-Rechner lösen im Future Truck 2025 die bekannten Instrumente und Schalter ab. Schon heute bieten Mercedes-Benz Fernverkehrs-Lkw optisch getrennte Fahr- und Wohnbereiche. In Zukunft kommt ein Arbeitsplatz für die Phase des autonomen Fahrens hinzu. Der Sitz lässt sich hierzu nach hinten stellen und um 45 Grad in den Raum hinein drehen.

Präziser als es ein Fahrer vermag, hält der »Highway Pilot« den Lkw in der Fahrspur. Der Future Truck 2025 ermöglicht auf autonom gefahrenen Strecken eine völlig neue Art des Arbeitens.



Revolution auf der Autobahn. Fachbesucher und Journalisten aus aller Welt erlebten im Sommer 2014 die zukunftsweisenden Fähigkeiten des »Highway Pilot« im getarnten Vorläufer des Future Truck 2025. Am Lenkrad saß zwar ein Lkw-Fahrer, die Steuerung übernahm hingegen die Technik.





»Die Vermeidung menschlicher Fehler am Steuer reduziert Gefahren und Unfälle. Der Verkehr fließt kalkulierbarer und sicherer. Das Verkehrssystem wird flexibler, die Infrastruktur besser genutzt. Der Future Truck 2025 ermöglicht einen Quantensprung in puncto Sicherheit und Effizienz.«

Hans Luft, Daimler Werk Wörth, Versuch Lkw

»Highway Pilot« aktiv – die Technik übernimmt das Steuer. Eine Vision, die der Pionier Daimler auf die Straße gebracht hat. Bereits im Jahr 2013 zeigte Mercedes-Benz als erster Autohersteller der Welt mit dem Forschungsfahrzeug S 500 INTELLIGENT DRIVE, dass autonomes Fahren im Überland- und Stadtverkehr möglich ist. Bahnbrechendes Know-how, das auch in den Mercedes-Benz Future Truck 2025 eingeflossen ist. Als ein weiterer Meilenstein zum selbstständigen Fahren wurde so im Sommer 2014 die faszinierende Technik des Future Truck 2025 in realen Verkehrssituationen unter Beweis gestellt. Ein besonderer Erfolg auch deshalb, da dieser durch seriennahe und vorhandene Technologien, wie etwa den Abstandshalte- und Notbremsassistenten, erreicht wurde.

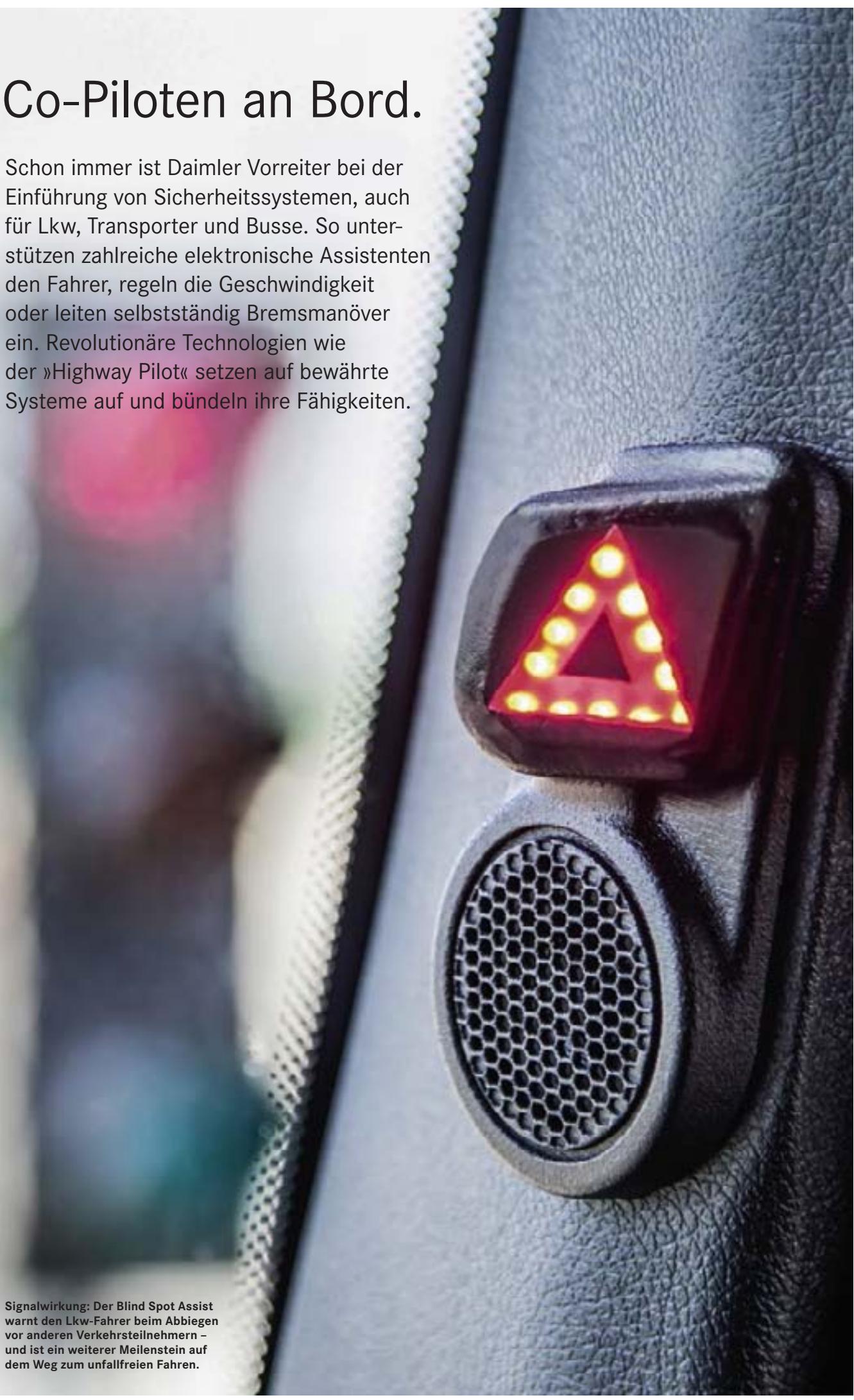
Schon heute unterwegs im Lkw von morgen. Etwa 30 Kilometer Piste, gespickt mit freien Strecken und zäh fließendem Verkehr. Also alles ganz normal? Von wegen: ein getarnter Vorläufer des Mercedes-Benz Future Truck 2025 steuerte selbstständig über die Autobahn A14 in der Nähe von Magdeburg – und der Fahrer widmete sich während der Fahrt anderen Dingen: Auftragsdisposition, E-Mails und

Parkplatz-Reservierung. Das »Highway Pilot«-System ermöglichte dieses revolutionäre Manöver. Im technologischen Gehirn des Future Truck 2025 sind Radarsensoren, Stereokamera und dreidimensionale Karten kombiniert, ergänzt durch die Kommunikation zwischen Lkw und anderen Verkehrsteilnehmern und auch mit der Infrastruktur.

Der Future Truck 2025 passt auf und macht Platz. Schaltet der Lkw-Fahrer das hochintelligente System an, kann er das Lenkrad loslassen. Der Fernverkehrs-Lkw fährt exakt mit der gewünschten Geschwindigkeit weiter, hält korrekt den Abstand zum Vordermann und bleibt präzise in der Spur. Und auch auf unvorhergesehene Vorkommnisse reagiert der Future Truck 2025. Verlangsamt sich der Verkehr oder stockt, passt er sich der Situation geschmeidig an. Für ein herannahendes Einsatzfahrzeug macht er selbstständig die Gasse frei und ordnet sich danach wieder in seine Fahrspur ein. Aber auch im Cockpit der Zukunft bleibt der Fahrer immer Herr der Lage. So kann er den Modus »Highway Pilot« bei Bedarf jederzeit per Bremse, Gas oder einfach per Knopf ausschalten und selbst wieder die Steuerung des Lkw übernehmen.

Co-Piloten an Bord.

Schon immer ist Daimler Vorreiter bei der Einführung von Sicherheitssystemen, auch für Lkw, Transporter und Busse. So unterstützen zahlreiche elektronische Assistenten den Fahrer, regeln die Geschwindigkeit oder leiten selbstständig Bremsmanöver ein. Revolutionäre Technologien wie der »Highway Pilot« setzen auf bewährte Systeme auf und bündeln ihre Fähigkeiten.



Signalwirkung: Der Blind Spot Assist warnt den Lkw-Fahrer beim Abbiegen vor anderen Verkehrsteilnehmern – und ist ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zum unfallfreien Fahren.

Blind Spot Assist macht Abbiegen und Spurwechsel noch sicherer. Nachdem Assistenzsysteme das Abkommen von der Fahrbahn und Auffahrunfälle verhindern, abschwächen oder davor warnen können, steht jetzt das Abbiegen im Fokus. Ob Fahrradfahrer oder Fußgänger, Verkehrsteilnehmer können in Gefahr geraten, falls der Lkw-Fahrer sie nicht bemerkt. Der innovative Blind Spot Assist von Mercedes-Benz überwacht mit seiner Radarsensorik den gesamten Lkw-Seitenbereich und warnt den Fahrer zuverlässig vor Gefahren im Abbiegebereich. Mehr noch: Er berücksichtigt ebenso die Schleppkurve des Aufliegers und signalisiert deshalb auch die Kollisionsgefahr mit stationären Hindernissen wie Ampeln. Darüber hinaus unterstützt er den Fahrer beim Spurwechsel. Nach intensiven Praxistests wird der Blind Spot Assist in den nächsten Jahren in Serie gehen.

Er ist ein wesentlicher Schritt auf dem Weg zum Transportsystem der Zukunft und unterstreicht unsere Rolle als Pionier für maximale Sicherheit im Straßenverkehr.

Ein positiver Trend: Der Straßengüterverkehr hat zugenommen – gleichzeitig sind Unfälle im Zusammenhang mit Lkw dank moderner Assistenzsysteme, die vor allem von Daimler vorangetrieben werden, stark rückläufig.

Active Brake Assist ABA 3: Vollbremsung auch bei stehenden Hindernissen. Das plötzliche Hindernis nach einer Kurve oder das überraschende Stau-Ende – diese Gefahren fordern alle Sinne und die Reaktionsfähigkeit des Lkw- oder Busfahrers. Der ABA 3 kann hier Leben retten, auch das anderer Verkehrsteilnehmer. Ein Notbremsassistent wird daher ab Ende 2015 für alle neu zugelassenen Reisebusse Vorschrift. Der Mercedes-Benz Travego Safety Coach ist weltweit als erster Omnibus bereits vor Inkrafttreten dieser neuen Vorschrift mit dem Active Brake Assist der neuesten Generation ausgerüstet. Schon das Vorgängersystem ABA 2 leitete bei Kollisionsgefahr mit langsamer vorausfahrenden oder stehenden Hindernissen einen Bremsmanöver ein. Der neue Active Brake Assist 3 verhindert eine drohende Kollision mit einem stehenden Hindernis durch eine automatische Vollbremsung – eine wegweisende Sicherheitstechnologie von Daimler, die hilft Unfälle zu vermeiden oder die Unfallschwere deutlich zu vermindern.

Seitenwind-Assistent erhöht Fahrsicherheit und entlastet

Fahrer. Der Seitenwind-Assistent ist ein weiteres Sicherheitssystem, mit dem Daimler im Transportersegment Maßstäbe setzt. Seit 2013 ist Mercedes-Benz der einzige Transporterhersteller, der den Seitenwind-Assistenten im Sprinter sowie seit 2014 im Vito serienmäßig anbietet. Seine Sensoren erkennen auf das Fahrzeug einwirkende Kräfte durch Seitenwindböen – etwa auf einer Brücke oder beim Überholen. Dank ESP (Elektronisches Stabilitätsprogramm) werden die dem Wind zugewandten Räder abgebremst. Der Spurversatz wird dadurch deutlich verringert, und der Fahrer erlebt eine spürbare Entlastung. Das Sicherheits- und Komfortgefühl wächst, und unangemessene Fahrerreaktionen bei Böen werden verhindert.



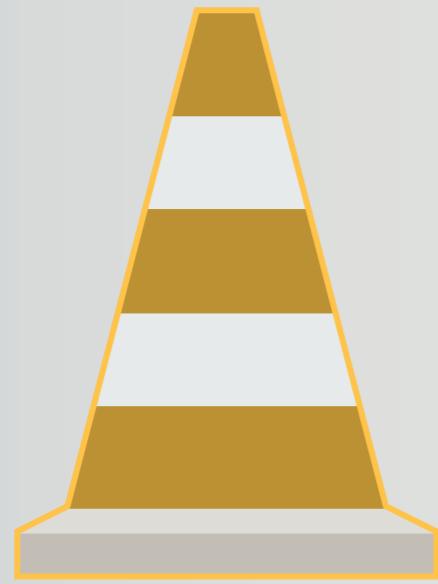
Dank Seitenwind-Assistent bleibt
der Transporter auch bei Windböen
sicher in der Fahrspur.

Unser Weg zum unfallfreien Fahren.

Integrales Sicherheitskonzept. Gefahren vermeiden, den Fahrer permanent zu entlasten, ihn in schwierigen Situationen aktiv unterstützen und alle Verkehrsteilnehmer optimal schützen – das sind die vier Säulen auf unserem »Weg zum unfallfreien Fahren«.

Pionier der Verkehrssicherheit. Wir bauen nicht nur Fahrzeuge, sondern bringen auch die automobile Sicherheit durch innovative Schutzsysteme kontinuierlich voran. Dabei sind die Ingenieure von Daimler ihrer Zeit häufig voraus.

Intelligente Fahrzeugsysteme und autonomes Fahren. Durch die Vernetzung von Systemen verleihen wir dem Auto Sinne und erreichen einen umfassenden Schutz für die Fahrzeuginsassen sowie alle anderen Partner im Straßenverkehr.



Meilensteine auf dem Weg zum unfallfreien Fahren.

Bis 2017	<p>Weitere Fortschritte beim autonomen Fahren. Auch bei höheren Geschwindigkeiten wird stufenweise das teilautonome Fahren Realität. Die weiteren Schritte beinhalten auch Überholvorgänge sowie hochautonomes Fahren auf der Autobahn. Zudem wird es autonome Funktionen beim Parken geben, und das Einparken ganz ohne Fahrer rückt in greifbare Nähe.</p> <p>Blind Spot Assist. Das Fahrerassistenzsystem warnt den Lkw-Fahrer zuverlässig vor Gefahren beim Abbiegen in kritischen Situationen mit eingeschränkter Sicht – eine Innovation, die auch eine wichtige Sicherheitstechnologie im Future Truck 2025 ist.</p>
2015	<p>Active Brake Assist ABA 3 beim Bus. Der Notbremsassistent der neuesten Generation führt auch bei der drohenden Kollision mit einem stehenden Hindernis automatisch eine Vollbremsung durch. Der Mercedes-Benz Travego Safety Coach ist mit diesem System ausgestattet und erfüllt damit schon mehr, als der Gesetzgeber in puncto Sicherheit derzeit fordert.</p>
2014	<p>MULTIBEAM LED Scheinwerfer. In der neuen CLS-Klasse sorgt der Vorreiter Mercedes-Benz durch die Präzisions-LED-Rastermodule abermals für eine noch bessere Lichtqualität und noch mehr Sicherheit bei Nacht.</p> <p>Highway Pilot. Durch vernetzte Assistenzsysteme und eine weiterentwickelte Radarsensorik ermöglicht das System die weltweit erste autonome Lkw-Fahrt bei normalen Geschwindigkeiten und in realitätsnahem Verkehrsgeschehen auf der Autobahn.</p>
2013	<p>S 500 INTELLIGENT DRIVE. Auf der historischen Bertha Benz Strecke schickt Mercedes-Benz als erster Autohersteller der Welt ein autonomes Testfahrzeug in den Verkehr des 21. Jahrhunderts.</p> <p>DISTRONIC PLUS mit Lenk-Assistent und Stop & Go Pilot. Erstmals in der neuen S-Klasse eingeführt, hilft das Assistenzsystem, sicheren Abstand zum Vordermann zu halten und in der Spurmitte zu bleiben. Dies bietet dem Fahrer hohen Entlastungskomfort, vor allem auf langen Strecken und beim Staufolgefahren.</p> <p>Seitenwind-Assistent. Schützt vor Spurversatz durch Seitenwindböen und gehört seit Einführung des neuen Mercedes-Benz Sprinter zum Serienumfang des Großtransporters- einmalig in diesem Segment.</p>
2012	<p>Active Brake Assist ABA 3 beim Lkw. Der Notbrems-Assistent der dritten Generation führt bei den Mercedes-Benz Lkw Antos und Actros auch vor stehenden Hindernissen selbstständig eine Vollbremsung durch. Damit lassen sich Auffahrunfälle ganz vermeiden oder die Folgen mildern.</p>
2011	<p>Collision Prevention Assist. Weltweit einmalig im Kompaktwagensegment erhält die neue B-Klasse serienmäßig die radargestützte Kollisionswarnung mit adaptivem Bremsassistenten. Das System schützt vor Auffahrunfällen von über 30 bis zu 250 Stundenkilometern. Damit setzt die B-Klasse in ihrer Klasse einen neuen Maßstab in puncto Sicherheit.</p>
2010	<p>Aktiver Totwinkel-Assistent. Das System unterstützt beim sicheren Spurwechsel. Wird ein Fahrzeug im toten Winkel des Außenspiegels erfasst, warnt es zunächst optisch und akustisch und bremst dann bei Bedarf autonom ab.</p> <p>Aktiver Spurhalte-Assistent. Das System wird erstmals in Mercedes-Benz Oberklassemodellen eingeführt. Es tritt in Aktion, wenn eine durchgezogene Linie rechts oder links der Fahrspur ungewollt überfahren wird. Um das zu verhindern, bremst es selbstständig die gegenüberliegenden Räder ab. Zugleich wird der Fahrer durch ein optisches und akustisches Signal gewarnt.</p>

Sicheres Fahren neu definiert.

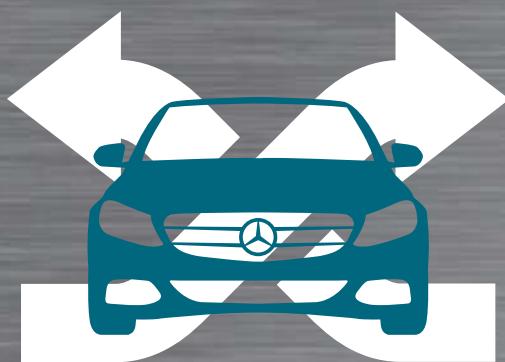
Sicherheit spielt auch in Zukunft eine zentrale Rolle. Dafür setzen wir auf Fahrerassistenzsysteme und autonome Fahrfunktionen bis hin zum bahnbrechenden Einsatz digitaler Echtzeitinformationen via »Augmented Reality«. So gestalten wir das Zusammenwirken unserer Automobile mit dem Menschen immer intuitiver, persönlicher und sicherer.



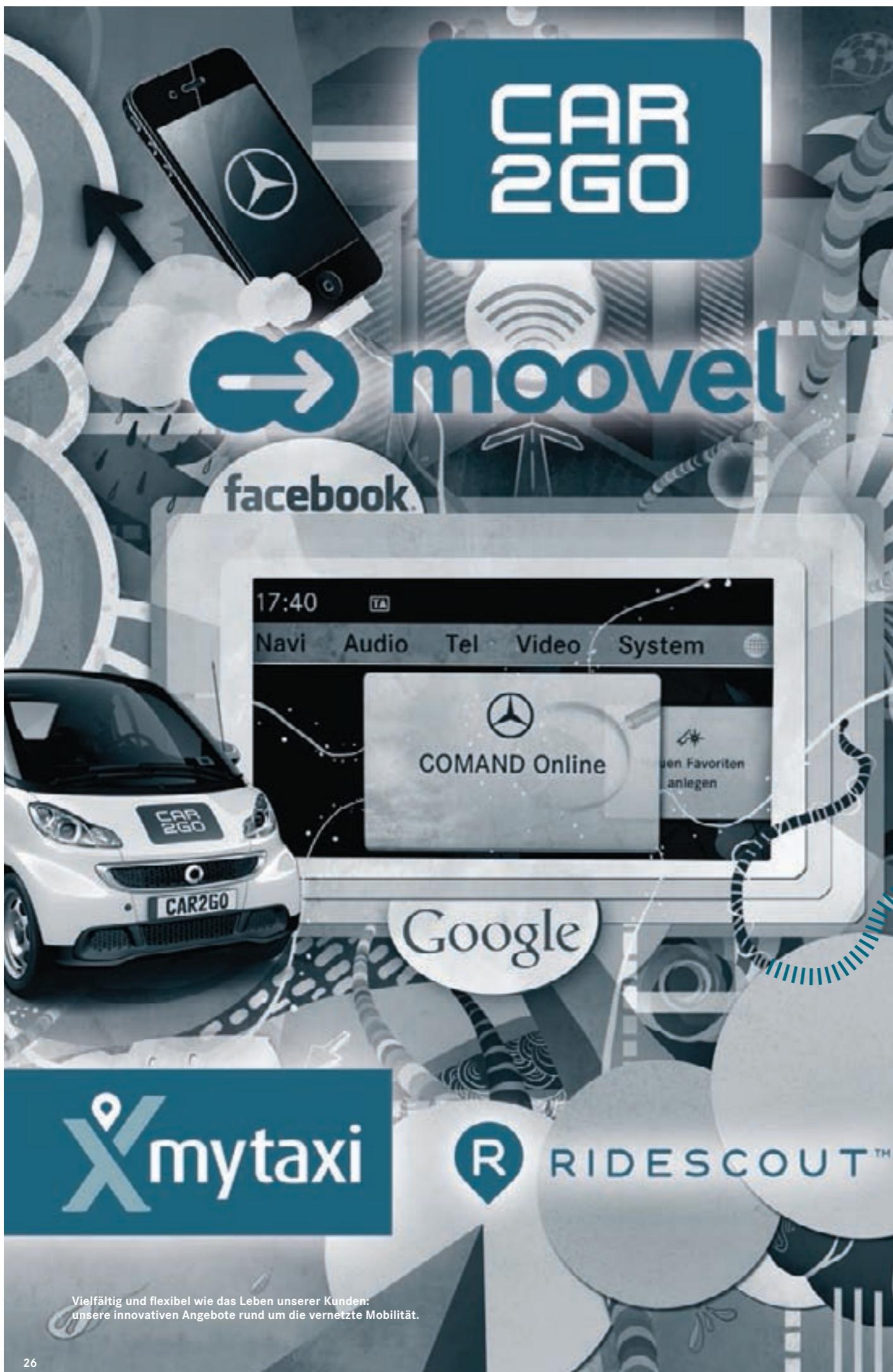
www.daimler.com/technologie-und-innovation/sicherheit

Sowohl Komfort als auch Fahrspaß beibehalten und trotzdem sicher fahren.
Hier erfahren Sie mehr über autonomes Fahren und Intelligent Drive.

Connected.



Vernetzte Mobilität. Die Lebens- und Arbeitswelten werden mobiler und digitaler. Zugleich sind flexible, wirtschaftliche Möglichkeiten der Fortbewegung gefragt. Durch modernste Informationstechnologien, Online-Kommunikation und Services im und um das Auto erfüllt Daimler die Wünsche der Kunden und definiert eine neue digitale Fahrkultur.



Digital Drivestyle made by Daimler: mobil und online.

Willkommen im digitalen Leben.

Mobil zu sein bedeutet persönliche Freiheit und Lebensqualität. Insbesondere in den rasch wachsenden Städten und Regionen wollen sich immer mehr Menschen komfortabel und klimafreundlich fortbewegen. Gewünscht werden individuell anpassbare Verkehrslösungen, die via Internet vergleich- und verfügbar sind. Und wer mit dem Auto unterwegs ist, möchte auch während der Fahrt »always on« sein, etwa um Live-Verkehrsinformationen abzurufen oder um mit Freunden und Geschäftspartnern zu kommunizieren.

Mit dem Anspruch, die Mobilität von morgen aktiv mitzugestalten, verbindet Daimler die Bedürfnisse der Kunden und die Zukunftstechnologien miteinander.

Vernetzt werden Fahrzeuge untereinander, mit der Verkehrsinfrastruktur und unseren Serviceangeboten sowie mit anderen Mobilitätsdienstleistern. Gemeinsam mit namhaften Partnern arbeiten wir zudem daran, die Infrastruktur für eine vernetzte, effiziente Fortbewegung zu schaffen. Als Wegbereiter eröffnen wir so neue Perspektiven für die Mobilität und tragen dazu bei, dass jeder auf dem optimalen Weg an sein Ziel kommt.

Das ist mein Weg!

Einfach erstklassig unterwegs.



07.45 Uhr

Für meine B-Klasse steht heute die Inspektion an. Über **Mercedes assist me** lief das schon im Vorfeld absolut komfortabel: Das Autohaus erinnerte mich an den Service-Termin. Schon eine Sache weniger, die ich mir selbst merken muss.

10.15 Uhr

Das Auto wird von einem Autohausmitarbeiter bei mir im Büro abgeholt. Das Meeting bei meinen Kunden kann ich dennoch ganz entspannt wahrnehmen.



10.30 Uhr

Eine Straßenecke weiter wartet bereits mein reservierter smart von **car2go**. Als registrierter Nutzer kann ich gleich einsteigen und losfahren. Und das Besondere: Der blau-weiße smart fortwo lässt sich auch einfach und bequem über die Smartphone-App öffnen.



11.10 Uhr

Meinen **car2go** stelle ich an einer Ladestation ganz in der Nähe meines Geschäftspartners ab. So einfach ist die Miete beendet! Hier wird die Batterie des Elektrosmart für den nächsten Nutzer wieder aufgefüllt – ohne, dass ich etwas bezahlen muss. Den restlichen Weg lege ich zu Fuß zurück, genieße die Sonne und rufe dabei rasch noch meine Freundin an, die ich heute Abend treffen möchte.



17.00 Uhr

Nach dem Meeting beschließe ich spontan, ein Taxi zu nehmen. Hier kann ich in Ruhe noch mal die Unterlagen durchgehen. Über die Smartphone-App **moovel** buche ich den Wagen einfach bei **mytaxi** und kann so danach auch bequem bargeldlos bezahlen.



17.45 Uhr

Kurz noch ein Blick ins Büro, und dann bringt mir ein Autohausmitarbeiter auch schon wieder mein Fahrzeug. So kann ich gleich mit meiner frisch inspizierten B-Klasse das Büro verlassen.



18.15 Uhr

Einsteigen, iPhone andocken, meine Lieblings-Hits an, und los geht's! **COMAND online** meldet einen kleinen Stau am Bahnhof, den ich noch rechtzeitig umfahren kann.



19.30 Uhr

Meine B-Klasse weist mir den Weg zu einem Parkplatz in der Nähe eines angesagten Shopping Areals. Hier treffe ich mich mit meiner Freundin zum Bummeln.



Eine Bereicherung für das mobile Leben: Mercedes me.

Die individuellen Ansprüche der Kunden im Blick, entwickeln wir innovative Services, die den Zugang zur faszinierenden Mercedes-Welt noch persönlicher und attraktiver machen. So vereint Mercedes me alle aktuellen und künftigen Dienstleistungen rund um unsere Automobile – vom Fahrzeugkauf und von der Finanzierung über die Wartung bis hin zu flexiblen Mobilitätsangeboten. Erreichbar sind diese sowohl auf der digitalen Plattform im Internet als auch ganz real in den unkonventionellen Mercedes me Stores.



Das Beste für mich. Dieser Maxime folgt Mercedes me und verbindet ein einzigartiges Spektrum an maßgeschneiderten Angeboten und begeisternden Erlebnissen mit den Lebens- und Arbeitswelten unserer Kunden.

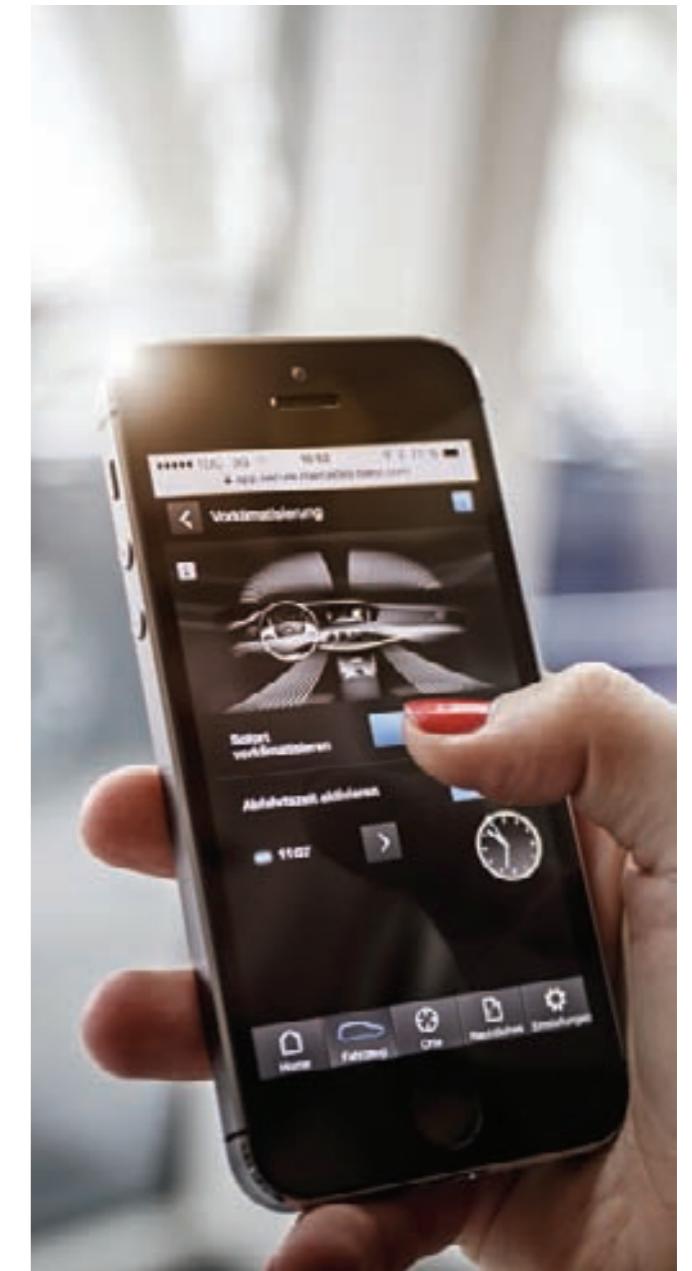
Mercedes move me bietet Zugang zu intelligenten Mobilitätsdienstleistungen. Die Mobilitäts-App moovel bündelt die Angebote unterschiedlicher Mobilitätsanbieter und findet so den optimalen Weg von A nach B. Eigene Services wie car2go, car2go black oder die Taxivermittlung mytaxi werden durch strategische Partnerschaften mit weiteren Mobilitätsanbietern, wie dem Fernbusanbieter Flixbus ergänzt.

Mercedes connect me ermöglicht es, sich überall und jederzeit mit dem eigenen Fahrzeug zu verbinden. Voraussetzung hierfür ist eine Mobilfunkverbindung, die über ein integriertes Kommunikationsmodul hergestellt wird. Dieses ist bei ausgewählten Mercedes-Benz Modellen Teil der Serienausstattung. Die Dienstleistungen umfassen ein Unfall-, Wartungs- und Pannenmanagement sowie ein Notrufsystem und die Telediagnose. Optional lässt sich per Smartphone die Standheizung einschalten, das geparkte Fahrzeug lokalisieren oder anzeigen, wie voll der Tank ist.

Mercedes assist me ist das persönliche, individuell zugeschnittene Serviceangebot für Mercedes-Benz Fahrer. Es beinhaltet beispielsweise den rund um die Uhr und überall erreichbaren Online-Zugang zum Kundendienst inklusive automatischer Terminbuchung.

Mercedes finance me macht die maßgeschneiderten Finanzdienstleistungen von Daimler Financial Services für das Automobil einfach und komfortabel zugänglich. Das Spektrum reicht von flexiblen Finanzierungslösungen über individuelle Leasingangebote bis hin zur passenden Versicherung für das Wunschfahrzeug.

Mercedes inspire me eröffnet interessante Einblicke in die Forschung und Entwicklung bei Mercedes-Benz sowie in Stories rund um Innovation und Mobilität. Über eine Community können Kunden neue Ideen verfolgen und auch formulieren, mit Experten diskutieren oder Support erhalten. Außerdem werden unter Mercedes inspire me immer mehr Angebote und Erlebnisse entwickelt, die über die klassischen Fahrzeugthemen hinausgehen, zum Beispiel aus den Bereichen Events, Reisen oder Lifestyle.



www.mercedes.me

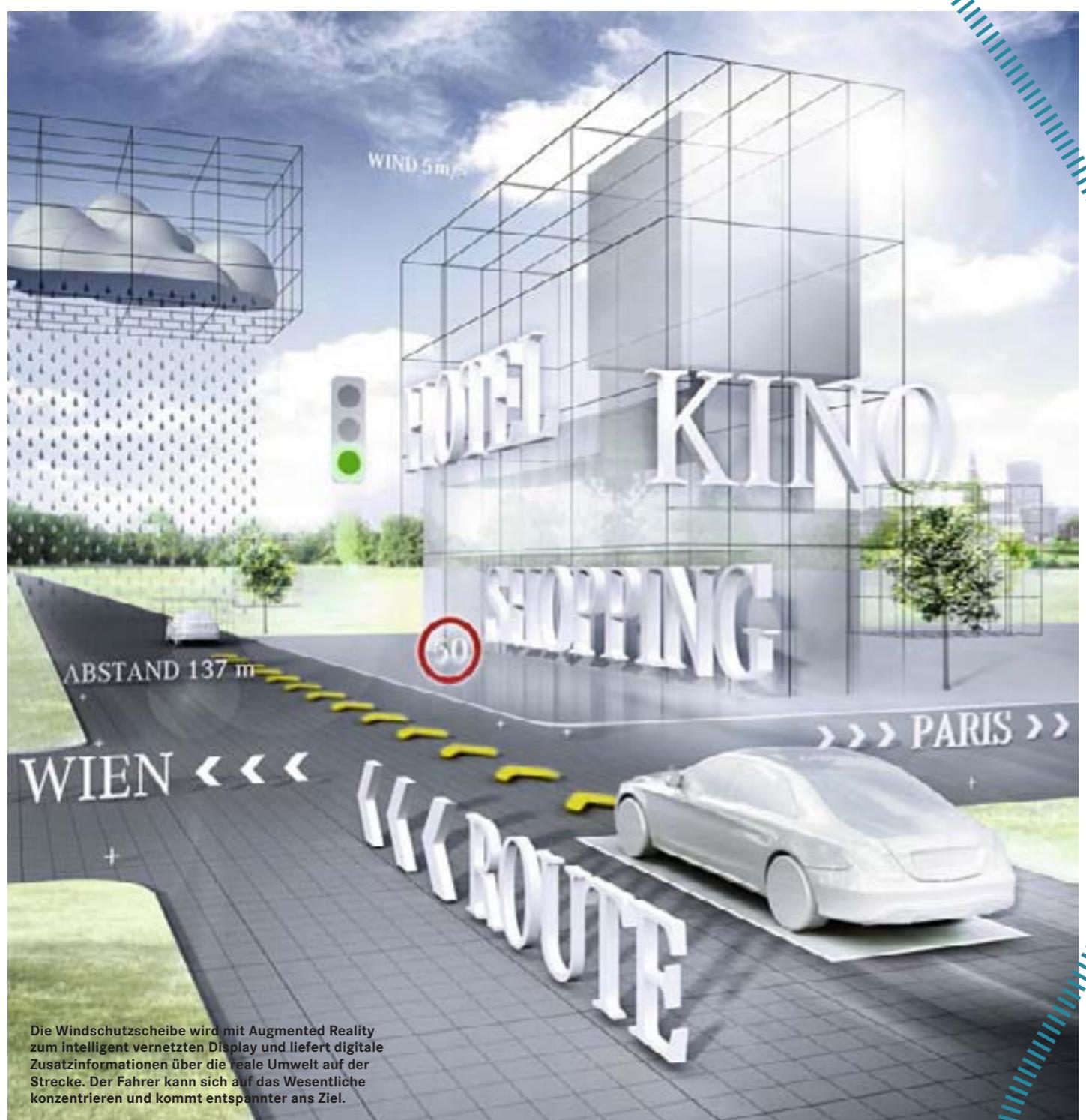
Erster Mercedes me Store in Hamburg. Mobilität trifft Lifestyle.

Premiere feierte Mercedes me beim Genfer Autosalon 2014 und markierte damit eine völlig neue Form automobilier Dienstleistungen. Kunden und Interessierte können die spannenden Facetten der personalisierten Mercedes-Benz Welt entdecken, wann und wo immer sie es wünschen.

Mitten im Leben, an der Hamburger Binnenalster, wurde im Sommer 2014 der erste Mercedes me Store eröffnet. Auf 550 Quadratmetern präsentiert der City Store interaktive Marken- und Produkterlebnisse. An Touchscreens,

Konfigurations-Tools oder im persönlichen Gespräch können sich die Besucher über die Marke Mercedes-Benz, die Fahrzeugmodelle und Services informieren. Das Herzstück bilden der Lounge- und Bistrobereich sowie eine Ausstellungsfläche für Vernissagen, Lesungen oder Konzerte.

Bis zum Jahr 2020 soll die Zahl der Markenauftritte von Mercedes-Benz in exklusiven Innenstadtlagen deutlich erhöht werden.



Sehen, hören, orientieren. Bereits heute verknüpfen wir unsere Fahrzeuge mit der digitalen Welt und verleihen ihnen Sinne – für spürbar mehr Komfort, Sicherheit und Lebensqualität. Intelligent Drive, die Bündelung aller Assistenzsysteme, war unser erster Schritt. Die autonomen Pionierfahrten des S 500 INTELLIGENT DRIVE und Future Truck 2025 markierten weitere Meilensteine vernetzter Mobilität. Mit den Optionen von Augmented Reality erschließt Daimler auch in Zukunft neue Dimensionen des Autofahrens.

Augmented Reality bietet dem Fahrer mehr Wissen am richtigen Ort zur richtigen Zeit. Richtungspfeile, die auf die Straße gezeichnet werden, eingeblendete Hausnummern, Hinweise auf freie Parkplätze oder versteckte Sehenswürdigkeiten – so kann die Navigation auch durch eine unbekannte Stadt einfach und attraktiv sein. Augmented Reality (AR) eröffnet weitere Handlungsräume, um den Autofahrer noch stärker zu entlasten und ihm gleichzeitig mehr Erlebnisqualität zu bieten.

Bordcomputer und Sensoren reichern mithilfe von Geopositions- und Internetdaten das Sichtfeld des Fahrers um digitale Informationen an. Diese für ihn relevanten Informationen werden in Echtzeit auf die Windschutzscheibe projiziert. Vernetzte Assistenzsysteme als Teilaspekt von AR sind bereits heute in Serien-Pkw von Mercedes-Benz vorhanden.

Car-to-X erweitert den Horizont des Fahrers – und macht den Verkehr in der Summe flüssiger und sicherer. Daimler hat das enorme Potenzial der Kommunikation zwischen Fahrzeugen und der Infrastruktur früh erkannt und ist seit Jahren Treiber dieser Technologie. So haben wir verschiedene Forschungsprojekte ins Leben gerufen und sind weltweit an den wesentlichen Projekten zur Car-to-X-Kommunikation beteiligt. Als Gründungsmitglied des Car-to-Car Communication Consortium arbeiten wir auf ein europaweit standardisiertes System zur Car-to-X-Kommunikation hin. Außerdem sind wir Projektleiter in Feldversuchen zur Praxiserprobung der Car-to-X-Kommunikation und dadurch auch Wegbereiter für einen flächendeckenden Datenaustausch.

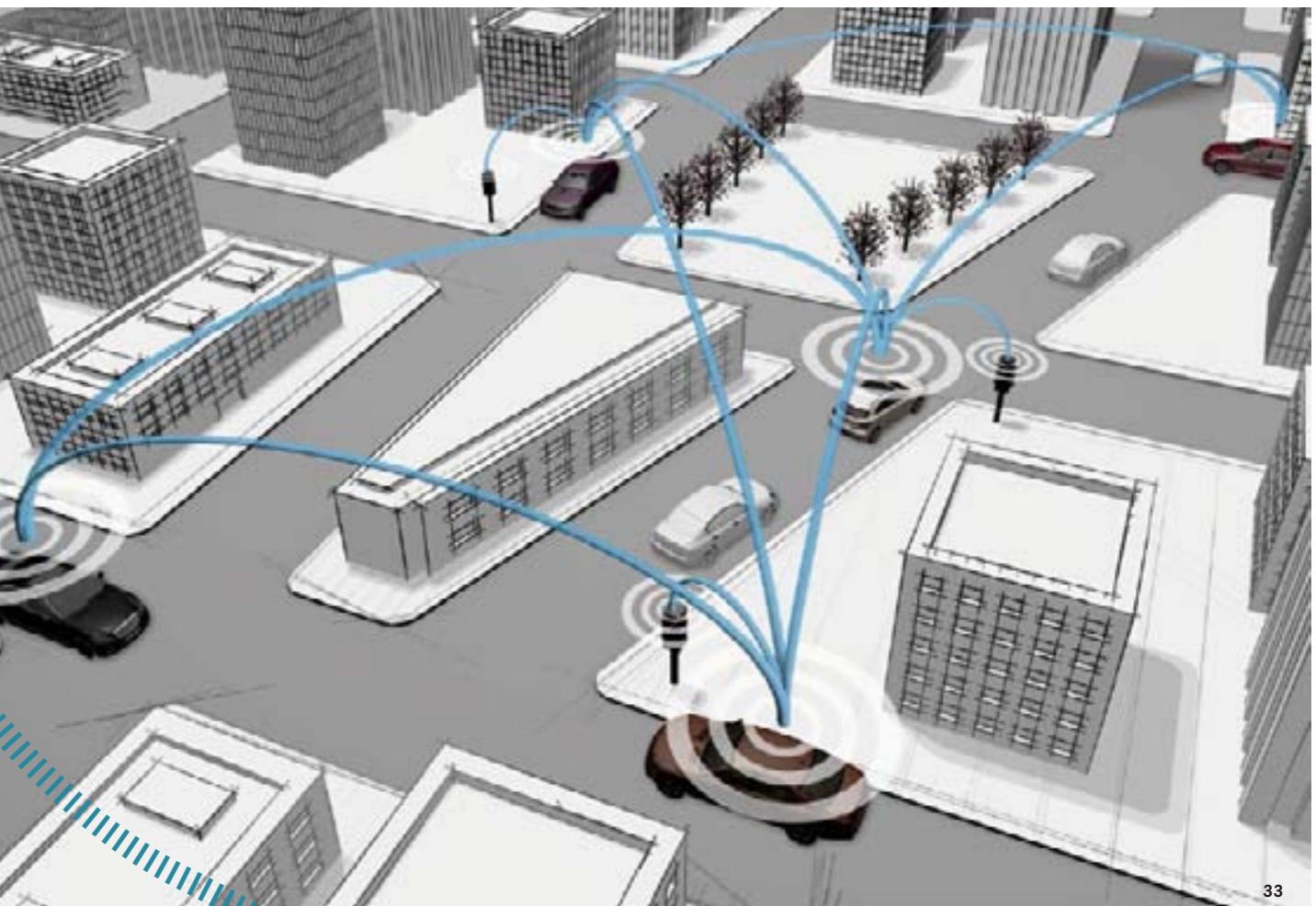
Oberstes Gebot: Datenschutz im vernetzten Fahrzeug.

Vernetzte Services und intelligente Verkehrssysteme nutzen Informationen, die aus der Umgebung des Fahrzeugs und der Route erfasst werden. Diese Daten müssen geschützt werden, um die Sicherheit für Fahrer und Fahrzeug zu gewährleisten.

Im vernetzten Fahrzeug ist Datenschutz für uns Kundenschutz. Deshalb steht für uns die Selbstbestimmung des Kunden im Vordergrund: Wir informieren den Kunden über verschiedene Medien, welche Daten zu welchem Zweck genutzt werden und bieten ihm Möglichkeiten selbst zu entscheiden, ob er seine Daten weitergeben möchte. Auch in puncto Datensicherheit verfolgt Daimler höchste Ansprüche: Wir schützen die Daten und die Fahrzeugsysteme vor Manipulationen und Missbrauch auf hohem IT-technischen Niveau, um allen denkbaren Gefährdungen voraus zu sein.

Wichtige Impulse setzte Daimler unter anderem auch als Veranstalter der ersten Fachtagung »Vernetztes Fahren und Datenschutz«. Namhafte Vertreter aus Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden und Aufsichtsbehörden tauschten sich hier im Herbst 2014 zum Thema aus.

Ob plötzliches Stau-Ende hinter einer Kurve oder Glatteis – Car-to-X-Systeme erlauben den Informationsaustausch zwischen Automobilen und der Infrastruktur. Der Fahrer erhält damit punktgenau Gefahrenmeldungen aus der unmittelbaren und weiter entfernten Umgebung.



Wegweisende Mobilitätskonzepte.

car2go black Voll-automatisiertes, Smartphone-basiertes Carsharing-System mit Mercedes-Benz Fahrzeugen in den Pilotstädten Berlin und Hamburg. **mytaxi** Die Taxibestell-App ermöglicht eine direkte Verbindung zwischen Taxifahrer und Fahrgast. **car2go** Flexible urbane Mobilität made by Daimler in aktuell 29 Standorten weltweit.

moovel bündelt die Angebote verschiedener Mobilitätsanbieter in einer App. **Car-to-X-Kommunikation** Drahtloser Informationsaustausch zwischen Fahrzeugen untereinander und der Verkehrsinfrastruktur. **FleetBoard** Telematiksystem zum Management von Transport, Fahrzeiten, Kosten und Verbrauch. **CharterWay** Dienstleistungen rund um Beschaffung, Service und Management von Nutzfahrzeugen. **COMAND Online** Integriertes Multimedia-System mit Internetzugang für alle Audio-, Telefon- und Navigationsfunktionen.

Menschen und Metropolen mobilisieren.

Damit jeder Mensch unkompliziert, umweltfreundlich und wirtschaftlich ans Ziel kommt, gestalten wir mit Leidenschaft und Innovationsgeist die vernetzte Mobilität der Zukunft. In unseren Fahrzeugen und Mobilitätskonzepten bringen wir dafür die Wünsche unserer Kunden und alle Optionen der digitalen Welt gekonnt zusammen.



 [www.daimler.com/technologie-und-innovation/
mobilitaetsdienstleistungen-und-vernetzung](http://www.daimler.com/technologie-und-innovation/mobilitaetsdienstleistungen-und-vernetzung)

Beim Autofahren sozial vernetzt und immer up to date sein.
Scannen Sie den QR-Code und erfahren Sie mehr über das Thema.

Der Zebrastreifen ist eine Laserprojektion des F 015. Durch Licht- und Sprachhinweise nimmt das Forschungsfahrzeug sowohl Kontakt zu den Passagieren, als auch zu anderen Verkehrsteilnehmern auf – und wird damit zu einem sozialen Partner im Verkehr.



Vorbote einer Mobilitätsrevolution: Mercedes-Benz F 015 Luxury in Motion.

Die Zukunft hat begonnen.

Der F 015 Luxury in Motion macht viele Facetten der individuellen Mobilität von morgen schon heute erlebbar. Das visionäre Forschungsfahrzeug ist unsere Antwort auf eine sich rapide verändernde Welt, in der das begehrteste Luxusgut privater Raum und Zeit sein wird. Und so wird die autonom fahrende Luxus-Limousine der Zukunft zum wertvollen individuellen Rückzugsraum im urbanen Verkehr. Während der Fahrt können die Passagiere auf den vier Lounge-Chairs in Vis-à-Vis-Anordnung entspannen, kommunizieren oder arbeiten. Der kontinuierliche vernetzte Informationsaustausch zwischen Fahrzeug, Passagieren und Außenwelt sorgt dabei für Sicherheit und faszinierenden Komfort. Ausgerüstet mit einem zukunftsweisenden F-CELL PLUG-IN HYBRID Antriebssystem besitzt der F 015 Luxury in Motion einen Aktionsradius von rund 1.100 Kilometern, die voll elektrisch und ohne lokale Emissionen gefahren werden.



www.mercedes-benz.com/innovation

Erleben Sie, wie das autonome Fahren unsere Gesellschaft verändert und sich das Automobil endgültig zum mobilen Lebensraum entwickeln wird.

Wir sind auf Kurs.

»Wir wollen in den kommenden Jahren weiter stärken, was Daimler traditionell vom Wettbewerb abhebt: hervorragende Qualität und die technologische Vorreiterrolle. Gleichzeitig haben wir uns vorgenommen, bei der Ertragskraft ein Niveau zu erreichen, das es in diesem Unternehmen bisher nicht gab.«



Stuttgart, im Februar 2015

Lehr gehe zu Aktionären und Aktionäre,

in der vergangenen Saison haben unsere Silberpfeile in der Formel 1 mit dem Fahrer- und Konstrukteurs-Titel alles gewonnen, was es zu gewinnen gab. Das ist ein großartiger Erfolg – für den unsere Fahrer und unsere Ingenieure in Brackley, Brixworth und Stuttgart zielstrebig und beharrlich gearbeitet haben. Mit dieser Haltung haben sich aber nicht nur unsere Motorsport-Kollegen in den letzten Jahren Schritt für Schritt nach vorne gearbeitet, sondern das gesamte Unternehmen.

2014 war ein sehr gutes Jahr für Daimler. Das ist das Verdienst unserer rund 280.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit. Ihnen gilt deshalb der besondere Dank des gesamten Vorstands. Noch nie haben sich so viele Kunden für ein Fahrzeug aus unserem Hause entschieden: über 2,5 Millionen. Dadurch haben wir einen Umsatz von 129,9 Milliarden Euro erwirtschaftet – 10 Prozent mehr als im Vorjahr. Unser Konzern-EBIT lag bei 10,8 Milliarden Euro. Beim EBIT aus dem laufenden Geschäft haben wir mit 10,1 Milliarden Euro fast drei Mal so stark zugelegt wie beim Umsatz. So haben wir eingelöst, was wir Ihnen versprochen haben: profitables Wachstum.

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung vorschlagen, die Dividende auf 2,45 Euro pro Aktie anzuheben. Damit lassen wir unsere Aktionäre am Erfolg des Unternehmens teilhaben und drücken zugleich unsere Zuversicht aus, dass Daimler noch mehr kann.

Zu den hervorragenden Ergebnissen des vergangenen Jahres hat vor allem Mercedes-Benz Cars beigetragen. Mit einem Absatz von 1,72 Millionen Fahrzeugen haben wir mehr Autos verkauft als je zuvor. Das ist das vierte Rekordjahr in Folge. Ein wesentlicher Absatztreiber waren dabei unsere Kompaktautos – auch dank des neuen GLA. Zudem haben wir 2014 mehr

S-Klassen verkauft als jemals zuvor in der Geschichte dieser Baureihe.

Neben den neuen Produkten stand 2014 der Ausbau unseres internationalen Produktionsnetzwerkes im Fokus. Ein Meilenstein war dabei unsere neue C-Klasse: In weniger als sechs Monaten haben wir die Produktion auf vier Kontinenten gestartet. Das Auto wird nun gleichzeitig in Deutschland, USA, Südafrika und China produziert.

2014 war bei Daimler aber auch das Jahr von smart. Mit dem fortwo und dem forfour wurden gleich zwei neue Modelle vorgestellt. smart behält seine einzigartige Wendigkeit, wird aber noch komfortabler und noch sicherer. Die neuen smart-Modelle sind auch ein gutes Zeugnis für unsere Kooperation mit Renault-Nissan. Sie zeigen: Synergien bei der Entwicklung und ein absolut eigenständiger Fahrzeugcharakter sind kein Widerspruch.

Bei Daimler Trucks sind wir heute mit sechs eigenen Marken und 54 Modellen so breit und stark aufgestellt wie nie zuvor. Hinzu kommen Trucks, die wir gemeinsam mit lokalen Partnern in Joint Ventures produzieren und vertreiben. Damit können wir den Kunden in jeder Region der Welt die jeweils passenden Produkte anbieten. Zu den aufregendsten Neuheiten von Daimler Trucks gehörte im vergangenen Jahr zweifelsohne der Mercedes-Benz Future Truck 2025: Die Studie demonstriert, wie das autonome Fahren den Güterverkehr revolutionieren wird – er wird sicherer, effizienter und vernetzter. Geschäftlich lief es für Daimler Trucks 2014 regional sehr unterschiedlich. In Europa und Lateinamerika belasteten politische Unsicherheiten die Marktentwicklung. In Japan und in Nordamerika haben wir hingegen von der sehr guten Nutzfahrzeugkonjunktur profitiert. In Indien haben wir binnen kürzester Zeit unter dem Namen BharatBenz eine neue Marke aufgebaut – mit neuen Produkten, einem neuen Produktionsstandort und einem neuen Vertriebsnetz. Als Nächstes nehmen wir uns den indischen Busmarkt vor. Dazu investieren wir in ein neues Buswerk, das 2015 in Chennai fertiggestellt wird.

Bei Mercedes-Benz Vans stand 2014 die Einführung der neuen Generation der mittelgroßen Transporter im Vordergrund. Für Privatkunden haben wir die neue V-Klasse und die Reise- und Freizeitmobile der Marco Polo-Baureihe auf den Markt gebracht. Auf der gewerblichen Seite ging der neue Vito an den Start. Die attraktive Produktpalette bescherte den Vans einen Rekordabsatz – mit rund 295.000 verkauften Fahrzeugen und einem Plus von 9 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Auch mit der Entwicklung bei Daimler Buses können wir zufrieden sein. Die Maßnahmen für mehr Wachstum und Effizienz zeigen Wirkung. Wir konnten die Ergebnisprognose im Laufe des Jahres anheben. Bereits nach drei Quartalen hatten wir den Gewinn von 2013 deutlich übertroffen – obwohl der Absatz das Vorjahresniveau nicht ganz erreicht hat.

Für Daimler Financial Services war 2014 das erfolgreichste Jahr überhaupt. Wir haben so viele neue Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen wie noch nie. Unser Carsharing-Angebot car2go ist Marktführer und an einigen Standorten schon profitabel: Bei Daimler ist Carsharing nicht nur ein Konzept, sondern ein Geschäftsmodell. Auch als Arbeitgeber ist DFS spitze: Bei der »Great Place to Work«-Studie ist unsere Finanz- und Dienstleistungssparte als erstes deutsches Unternehmen unter die TOP-25-Arbeitgeber der Welt gekommen.

All diese Erfolge sind das Resultat einer klaren Strategie und deren konsequenter Umsetzung. Und 2015 machen wir genauso weiter.

Bis Ende des Jahres wird Mercedes-Benz Cars in Summe acht neue oder überarbeitete Pkw-Modelle auf den Markt bringen – die Hälfte davon sind SUV, darunter das neue GLE Coupé. Ein wichtiger Schlüssel für profitables Wachstum liegt weiterhin in China. Dort wollen wir unseren Absatz auf deutlich mehr als 300.000 verkaufte Autos steigern – zwei Drittel davon werden in den nächsten Jahren auch in China gefertigt.

Auch für Daimler Trucks ist China ein wichtiger Markt: Gemeinsam mit unserem chinesischen Partner Foton und der Lkw-Marke Auman wollen wir in den nächsten Jahren kräftig wachsen. In Indien erweitern wir in der zweiten Jahreshälfte unser Portfolio um einen neuen BharatBenz Schwer-Lkw. Um unsere globale Führungsposition abzusichern, bauen wir unsere Plattformstrategie konsequent aus. Bisher konzentriert sich das Plattformkonzept vor allem auf den Antriebsstrang – wir weiten es auf das gesamte Fahrzeug aus.

Auch bei moovel handelt es sich um eine Art Plattform, mit der wir die Chancen an der Schnittstelle zwischen Mobilität und mobilem Internet nutzen. Über die App lassen sich unterschiedliche Mobilitätsoptionen wie car2go, Bus, Bahn oder Taxi nicht nur vergleichen, sondern auch buchen und bezahlen. Seit Kurzem ist moovel auch für Dienstreisen nutzbar. Insgesamt zählen unsere Mobilitätsdienste schon heute deutlich über eine Million Kunden.

Unterm Strich wollen wir auch in den kommenden Jahren weiter stärken, was Daimler traditionell vom Wettbewerb abhebt, zum Beispiel die hervorragende Qualität und die technologische Vorreiterrolle. Gleichzeitig haben wir uns vorgenommen, bei der Ertragskraft ein Niveau zu erreichen, das es in diesem Unternehmen bislang nicht gab. Dazu setzen wir in allen Geschäftsfeldern strukturelle Veränderungen um. Damit sorgen wir für mehr »Wasser unterm Kiel«, um unsere Wachstumsstrategie auch bei Gegenwind langfristig abzusichern. Und damit bewahren wir uns die Finanzkraft, um auch weiterhin in das zu investieren, was wir am besten können und wo es sich am meisten lohnt: in faszinierende Produkte und Technologien.

Ihr



Dieter Zetsche

Wir setzen unsere Strategie mit Nachdruck um.

Wir haben unsere Strategie in den zurückliegenden Jahren konsequent und mit großer Zielstrebigkeit umgesetzt. Schrittweise fügen sich nun die einzelnen Bausteine zu einem stimmigen Ganzen zusammen. Unsere neuen Fahrzeugmodelle kommen im Markt hervorragend an. Die Zeichen stehen in allen Geschäftsfeldern auf Wachstum, und bei unseren Effizienzprogrammen sind wir im Plan. Darüber hinaus haben wir unseren Führungsanspruch in den Bereichen Sicherheit und Verbrauchseffizienz sowie beim autonomen Fahren unterstrichen. Auf dieser Basis wollen wir unseren profitablen Wachstumskurs in den kommenden Jahren fortsetzen.

A | An unsere Aktionäre.

Der Vorstand	44
Bericht des Aufsichtsrats	46
Der Aufsichtsrat	52
Highlights 2014	54
Daimler am Kapitalmarkt	60
Ziele und Strategie	64

Der Vorstand.



Dieter Zetsche | 61
Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars
Bestellung bis Dezember 2016



Wolfgang Bernhard | 54
Daimler Trucks and Buses
Bestellung bis Februar 2018



Christine Hohmann-Dennhardt | 64
Integrität und Recht
Bestellung bis Februar 2017



Wilfried Porth | 56
Personal & Arbeitsdirektor & Mercedes-Benz Vans
Bestellung bis April 2017



Hubertus Troska | 54
Greater China
Bestellung bis Dezember 2020



Bodo Uebber | 55
Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services
Bestellung bis Dezember 2019



Thomas Weber | 60
Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung
Bestellung bis Dezember 2016



Seit 1. Januar 2015:
Ola Källenius | 45
Mercedes-Benz Cars Vertrieb
Bestellung bis Dezember 2017

Bericht des Aufsichtsrats.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, im Geschäftsjahr 2014 trat der Aufsichtsrat zu neun Sitzungen zusammen und befasste sich eingehend mit der strategischen und operativen Entwicklung Ihres Unternehmens.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2014 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens kontinuierlich beraten und überwacht. Er hat geprüft, ob der Jahresabschluss, der Konzernabschluss, der für die Gesellschaft und den Konzern zusammengefasste Lagebericht und die weitere Finanzberichterstattung den geltenden Anforderungen entsprechen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat zahlreiche seiner Zustimmung unterworfen Geschäftsvorfälle nach sorgfältiger Prüfung und Beratung beschlossen. Dazu gehörten unter anderem die Investitionsplanung, Eigenkapitalmaßnahmen in Konzerngesellschaften, Investitionen, Desinvestitionen sowie Vertragsabschlüsse mit besonderer Bedeutung für das Unternehmen. Über eine Vielzahl nicht zustimmungspflichtiger Geschäfte hat der Vorstand den Aufsichtsrat informiert und diese mit ihm diskutiert, beispielsweise die Weiterentwicklung der strategischen Programme in den einzelnen Geschäftsfeldern und den Stand verschiedener Kooperationsvorhaben weltweit. Der Aufsichtsrat hat die Informationen und Bewertungen, die für seine Entscheidungen und Empfehlungen maßgeblich waren, intensiv und detailliert mit dem Vorstand erörtert.

Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat regelmäßig über alle maßgeblichen wirtschaftlichen Kennzahlen des Konzerns und der Geschäftsfelder. Zudem unterrichtete er den Aufsichtsrat im Berichtszeitraum fortlaufend über alle wichtigen Themen wie beispielsweise die Rentabilität des Eigenkapitals und die Liquiditätssituation des Unternehmens, die Entwicklung der Absatz- und Beschaffungsmärkte, die allgemeine wirtschaftliche Situation in den Hauptabsatzmärkten und die Entwicklungen im Finanzdienstleistungsbereich. Der Aufsichtsrat hat sich im Einzelnen auch mit der Aktienkursentwicklung und deren Hintergründen sowie den erwarteten Wirkungen der strategischen Vorhaben auf die Kursentwicklung befasst. Weitere Themen waren die Weiterentwicklung des Produktpportfolios und die langfristige Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Zudem befasste sich der Aufsichtsrat mit grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung einschließlich der Finanz-, Investitions-, Absatz- und Personalplanung, mit aktuellen Entwicklungen bei Konzerngesellschaften, mit der Umsatzentwicklung, der Lage der Gesellschaft und der Geschäftsfelder sowie der weiteren Umsetzung der Maßnahmen zur Sicherstellung einer zukunftsweisenden, nachhaltigen Mobilität.

Die positiven Ergebnisse der vom Vorstand umgesetzten und vom Aufsichtsrat nachdrücklich unterstützten Wachstumsstrategie wurden immer deutlicher sichtbar: Daimler setzte seinen Kurs profitablen Wachstums im Geschäftsjahr 2014 erfolgreich fort. Die neu vorgestellten Produkte wurden am Markt hervorragend aufgenommen, und insbesondere im Nutzfahrzeuggeschäft wirkte sich die breite geografische Aufstellung unserer Aktivitäten sehr positiv und stabilisierend aus. Und auch auf dem wichtigen chinesischen Markt ist Daimler weiter gut vorangekommen. Konzernabsatz und -umsatz haben neue historische Höchstwerte erreicht. Wie zu Beginn des Jahres 2014 angekündigt, konnte das Ergebnis aus dem laufenden Geschäft deutlich gesteigert werden. Dazu hat auch die erfolgreiche Umsetzung der Effizienzprogramme in allen Geschäftsfeldern beigetragen, mit denen die Kostenposition deutlich verbessert werden konnte. Darüber hinaus resultierten aus der Bereinigung des Beteiligungsportfolios mit der Abgabe der Anteile an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH und an Tesla Motors, Inc. erhebliche Veräußerungsgewinne und Liquiditätszuflüsse, mit denen das Kerngeschäft des Unternehmens weiter gestärkt werden konnte.

Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand.

Die Sitzungen des Aufsichtsrats waren von einem intensiven und offenen Austausch geprägt. Der Aufsichtsrat hat in jeder Aufsichtsratssitzung eine Executive Session eingerichtet, um Themen in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können. Kein Mitglied des Aufsichtsrats hat im abgelaufenen Geschäftsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen teilgenommen.

Die Aufsichtsratsmitglieder bereiteten sich auf anstehende Beschlüsse regelmäßig anhand von Unterlagen vor, die der Vorstand vorab zur Verfügung gestellt hatte. Sie wurden dabei von den jeweils zuständigen Ausschüssen unterstützt und diskutierten die zur Entscheidung anstehenden Maßnahmen und Geschäfte intensiv mit dem Vorstand. Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen nahmen die Mitglieder des Aufsichtsrats wahr. Hierzu befassten sie sich unter anderem in den Sitzungen des Aufsichtsrats vertieft mit Themen von grundsätzlicher Bedeutung für das Unternehmen, beispielsweise mit der makroökonomischen Situation der maßgeblichen Absatzmärkte oder mit neuen Produkten und zukunftsweisenden Technologien. Die Arbeitnehmer- und Anteilseignervertreter bereiteten zudem die Aufsichtsratssitzungen regelmäßig in getrennten Gesprächen mit den Mitgliedern des Vorstands vor.



Dr. Manfred Bischoff, Vorsitzender des Aufsichtsrats.

Über die wichtigsten Indikatoren der Geschäftsentwicklung und bestehende Risiken unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat anhand schriftlicher Monatsberichte und Risiko-berichte und legte ihm die Zwischenfinanzberichte vor. Abweichungen von den Planungen wurden dem Aufsichtsrat eingehend erläutert. Über besondere Vorgänge wurde der Aufsichtsrat auch zwischen den Sitzungen in Kenntnis gesetzt. Zusätzlich informierte der Vorstandsvorsitzende den Aufsichtsratsvorsitzenden in regelmäßigen Gesprächen über wichtige Entwicklungen und über jene Angelegenheiten, die dem Aufsichtsrat zur Beschlussfassung oder Kenntnisnahme vorgelegt werden sollten.

In sachlich gerechtfertigten Einzelfällen, beispielsweise bei besonderer Eilbedürftigkeit, wurde der Aufsichtsrat in Abstimmung mit seinem Vorsitzenden um schriftliche Beschlussfassung gebeten. Zur Vorbereitung solcher Beschlussfassungen wurden umfassende und aussagekräftige Unterlagen an die Mitglieder des Aufsichtsrats verteilt. Zudem standen die Mitglieder des Vorstands für einen bilateralen Austausch zur Klärung eventueller Rückfragen zur Verfügung.

Themen der Aufsichtsratstätigkeit im Jahr 2014. In der Aufsichtsratssitzung am 28. Januar 2014 wurden die auf [S. 50](#) erläuterten Personalia des Vorstands erörtert und beschlossen.

Im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers wurden in einer Sitzung Anfang Februar 2014 die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2013 sowie der Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2014 erörtert. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2013 und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Pressekonferenz am 6. Februar 2014 veröffentlicht.

In der Aufsichtsratssitzung am 18. Februar 2014 entschied der Aufsichtsrat zunächst über die auf [S. 50](#) beschriebene 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 sowie die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht, den Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung. Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers intensiv erörtert. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an, stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht. Damit war der Jahresabschluss 2013 der Daimler AG festgestellt. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat den Bericht des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2014 verabschiedet.

Ebenfalls in der Sitzung am 18. Februar 2014 informierte sich der Aufsichtsrat sehr ausführlich über das Thema »Zukünftige Mobilität«. Schwerpunkte waren unter anderem die Themen Urbanisierung, demografische Entwicklung, digitale Revolution und das autonome Fahren. Ferner stimmte der Aufsichtsrat einer Kapitalzuführung zugunsten der Konzerntochtergesellschaft Daimler India Commercial Vehicles zu. Abschließend behandelte er Vorstandsvergütungsthemen und genehmigte die in der Sitzung vorgestellten sonstigen Mandate und Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder.

Am 7. März 2014 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Übertragung des 50 %-Anteils der Daimler AG an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH an den Partner Rolls-Royce Holdings plc. und stimmte dem Vorhaben zu.

Auf der Tagesordnung der Hauptversammlung am 9. April 2014 stand unter anderem die Neuwahl von drei Anteilseignervertretern in den Aufsichtsrat. In seiner konstituierenden Sitzung im Anschluss an die Hauptversammlung wählte der Aufsichtsrat Joe Kaeser zum Mitglied des Prüfungsausschusses. Diese und weitere Entscheidungen zur Besetzung der Ausschüsse sind auf [S. 50](#) unter »Personalia des Aufsichtsrats« dargestellt.

In einer weiteren Sitzung Ende April 2014 stimmte der Aufsichtsrat dem Ausbau der Kooperation mit Nissan im Kompaktwagensegment zu. Dabei billigte er unter anderem Investitionen in einen gemeinsamen Produktionsstandort mit Nissan in Mexiko. Anschließend entschied der Aufsichtsrat über die Nachfolge von Erich Klemm in den Funktionen desstellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden und in den Ausschüssen des Aufsichtsrats. Einzelheiten dazu sind auf [S. 50](#) unter »Personalia des Aufsichtsrats« dargestellt.

Im Juni fasste der Aufsichtsrat im schriftlichen Verfahren einen Beschluss über die Gesundheitsfürsorge für die aktive Belegschaft und Rentner der amerikanischen Konzerngesellschaft Daimler Trucks North America.

Nach Erörterung des Geschäftsverlaufs und der Ergebnisse des zweiten Quartals informierte sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung im Juli detailliert über die aktuelle Entwicklung von Daimler in China und stimmte anschließend einer Eigenkapitalerhöhung bei der chinesischen Konzerngesellschaft Mercedes-Benz Auto Finance Ltd. zu. In dieser Sitzung diskutierte der Aufsichtsrat ferner eine Erweiterung der strategischen Kooperation mit Renault-Nissan und erteilte dem Vorhaben seine Zustimmung. Zudem befasste sich der Aufsichtsrat mit der Tagesordnung seines Strategie-Workshops 2014.

Während des zweitägigen Strategie-Workshops im Mercedes-Benz Werk Bremen informierte sich der Aufsichtsrat wie in den vorausgegangenen Strategiesitzungen über die strategischen Ziele der Daimler AG und der Geschäftsfelder sowie über den Stand der bisherigen Umsetzung. Ausgangspunkt war zunächst eine Einschätzung der Märkte und des automobilen Umfelds im Jahr 2025. Dabei setzte sich der Aufsichtsrat detailliert mit den zu erwartenden Veränderungen der strukturellen Rahmenbedingungen auseinander, die sich unter anderem in den Bereichen Geo- und Industriepolitik, Emissionsgesetzgebung und Nachhaltigkeit in der Automobilindustrie abzeichnen. Weitere wichtige Diskussionspunkte waren die Themen Konnektivität, autonomes Fahren, Big Data und die Anforderungen der sogenannten Industrie 4.0. Auf Grundlage der für wahrscheinlich befundenen Zukunftsszenarien befasste sich der Aufsichtsrat sodann mit dem Zielbild 2025 des Konzerns und – davon abgeleitet – mit den Zielbildern sämtlicher Geschäftsfelder. Besondere Schwerpunkte der Diskussion waren die Zielbilder der Geschäftsfelder Daimler Trucks und Daimler Buses sowie Mercedes-Benz Cars. Bei Daimler Trucks and Buses wurden unter anderem die Themen Modellpolitik, Produktionsnetzwerk, neue Wettbewerber aus den Schwellenländern, Chancen neuer Absatzmärkte und emissionsfreies Fahren bei Stadtbussen diskutiert. Bei Mercedes-Benz Cars standen zum Beispiel die Themen Produktpotfolio und Plattformstrategie, globales Produktionsnetzwerk, Materialkosteneffizienz und Lieferantenqualität, Innovationsstrategie sowie das Programm Best Customer Experience im Vordergrund.

Im Oktober 2014 stimmte der Aufsichtsrat im schriftlichen Verfahren der Auflösung der Kurssicherung der Tesla-Beteiligung und deren Veräußerung zu. In einem weiteren schriftlichen Beschlussverfahren im Oktober entschied der Aufsichtsrat auf Basis einer entsprechenden Empfehlung des Prüfungsausschusses über die Umgliederung des Immobilienportfolios in Deutschland und stimmte dem Vorhaben zu.

In der Sitzung im Dezember 2014 entschied der Aufsichtsrat zunächst über die auf [S. 50](#) beschriebene Personalle des Vorstands. Anschließend behandelte der Aufsichtsrat auf Basis einer umfassenden Dokumentation eingehend die Operative Planung für die Jahre 2015 und 2016. Dabei diskutierte er bestehende Chancen und Risiken sowie das Risikomanagement des Unternehmens. Anschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit der Optimierung der Vertriebs- und Niederlassungsstruktur in Deutschland und stimmte dem Verkauf von Standorten des konzerneigenen Vertriebsnetzes zu. Weiterhin genehmigte das Gremium Zuführungen in die deutschen Pensionsvermögen zur Absicherung der Altersvorsorge der Beschäftigten.

Auf der Grundlage einer entsprechenden Empfehlung des Nominierungsausschusses beschlossen die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat in der Sitzung im Dezember 2014 ferner, der Hauptversammlung vorzuschlagen, Dr. Paul Achleitner mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung am 1. April 2015 bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2019 beschließt, erneut in den Aufsichtsrat zu wählen. Weitere Gegenstände der Dezember-Sitzung bildeten Angelegenheiten der Corporate Governance, wie nachfolgend näher ausgeführt, und Themen der Vorstandsvergütung im Lichte der Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Abschließend beschäftigte sich der Aufsichtsrat vorausschauend mit Schwerpunktthemen für das Geschäftsjahr 2015.

Corporate Governance. Im Verlauf des Geschäftsjahres 2014 befasste sich der Aufsichtsrat kontinuierlich mit den Standards guter Corporate Governance.

Der Aufsichtsrat ist überzeugt, dass eine effektive Zusammenarbeit im Aufsichtsrat im Sinne guter Corporate Governance zweierlei erfordert: Zum einen müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats hohe fachliche Expertise aufweisen. Zum anderen muss im Gremium die Vielfalt in Bezug auf Internationalität, Geschlecht, Erfahrung und kulturellen Hintergrund der Größe und der Internationalität des Unternehmens entsprechen. Beides ist bei Daimler gegeben. Für eine angemessene Beteiligung von Frauen und zur Sicherstellung einer angemessenen Internationalität bei seiner Zusammensetzung hat sich der Aufsichtsrat gemäß den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex Ziele gesetzt, die der Nominierungsausschuss bei seinen Empfehlungen an den Aufsichtsrat ebenso berücksichtigt wie der Aufsichtsrat selbst bei seinen Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung. Einzelheiten zu den Zielen des Aufsichtsrats und zum Stand der Zielerreichung sind im Corporate Governance Bericht auf [S. 182 ff.](#) dargestellt.

Die Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG sind verpflichtet, Interessenkonflikte, insbesondere solche, die aufgrund einer Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern der Daimler AG oder bei sonstigen Dritten entstehen können, dem Gesamtremium offenzulegen. In Erfüllung der entsprechenden Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex berichtet der Aufsichtsrat in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung.

Im Geschäftsjahr 2014 hat es keine Hinweise auf tatsächliche Interessenkonflikte gegeben. Höchst vorsorglich hat Andrea Jung im Hinblick auf ihr bekanntes Mandat als Mitglied des Board of Directors der General Electric Company zur Vermeidung eines möglichen Interessenkonfliktes am 7. März 2014 von der Teilnahme an der Beratung und Beschlussfassung über die Veräußerung des 50%-Anteils der Daimler AG an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH an den Partner Rolls-Royce Holdings plc. abgesehen. Darüber hinaus hat es im Berichtszeitraum keine Hinweise auf potenzielle Interessenkonflikte gegeben.

In seinen Sitzungen im Juli und im Dezember hat der Aufsichtsrat die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und seiner Ausschüsse geringfügig aktualisiert und im Dezember gemäß § 161 AktG die Entsprechenserklärung 2014 zum Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet. Mit den dort erläuterten Ausnahmen wurde und wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2014 eine extern modierte Effizienzprüfung durchführen lassen und erfüllt damit die Anforderung seiner Geschäftsordnung und des Deutschen Corporate Governance Kodex. Die Ergebnisse aus der Effizienzprüfung, mit denen sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung Mitte Februar 2015 intensiv befasste, bestätigen eine sehr gute und konstruktive Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand.

Die Corporate Governance bei Daimler wird im Corporate Governance Bericht auf den [S. 182 ff.](#) und im Vergütungsbericht auf den [S. 118 ff.](#) des Geschäftsberichts ausführlich erläutert.

Bericht über die Arbeit der Ausschüsse

Der **Präsidialausschuss** ist im vergangenen Geschäftsjahr zu fünf Sitzungen zusammengekommen. Dabei behandelte er insbesondere Corporate-Governance-Themen und Vergütungsfragen sowie Personalangelegenheiten des Vorstands. Wie in den Vorjahren bildeten Compliance-Ziele einen Teil der individuellen Zielvereinbarungen der Vorstandsmitglieder. Erneut wurden auch weitere nicht-finanzielle Zielvorgaben als Bemessungsgrundlage herangezogen. Für das vergangene Geschäftsjahr waren dies die Mitarbeiter- und Kundenzufriedenheit, Diversity und die Weiterentwicklung und Verfestigung des Unternehmenswerts Integrität.

Der **Prüfungsausschuss** trat im Jahr 2014 zu sechs Sitzungen zusammen. Einzelheiten sind dem gesonderten Bericht dieses Ausschusses zu entnehmen. [vgl. S. 176 ff.](#)

Der **Nominierungsausschuss** hat im Geschäftsjahr 2014 in einer Sitzung unter anderem eine Empfehlung für den Wahlvorschlag des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung 2015 erarbeitet. Dieser Wahlvorschlag berücksichtigt neben der für das konkrete Mandat definierten Qualifikation die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Seine Empfehlungen für die Wahlvorschläge an die Hauptversammlung 2014 hatte der Nominierungsausschuss bereits im Geschäftsjahr 2013 ausgesprochen.

Der nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz vorgeschriebene **Vermittlungsausschuss** hatte wie in den Vorjahren auch im Geschäftsjahr 2014 keinen Anlass, tätig zu werden.

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

Personalia des Aufsichtsrats. Mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung am 9. April 2014 schieden Gerard Kleisterlee, Lloyd G. Trotter und Dr. Bernhard Walter aus dem Aufsichtsrat aus. Die Hauptversammlung wählte Dr. Bernd Bohr, Joe Kaeser und Dr. Bernd Pischetsrieder bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2018 beschließt, als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat. Die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung beruhten auf entsprechenden Empfehlungen des Nominierungsausschusses.

In seiner konstituierenden Sitzung im Anschluss an die Hauptversammlung wählte der Aufsichtsrat nach dem Ausscheiden von Dr. Bernhard Walter als Mitglied und langjähriger Vorsitzender des Prüfungsausschusses Joe Kaeser als Vertreter der Anteilseigner zum Mitglied des Prüfungsausschusses. Zudem wählten die Mitglieder des Prüfungsausschusses Dr. Clemens Börsig zum Vorsitzenden des Ausschusses.

Am 30. April 2014 schied Erich Klemm als stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats aus dem Gremium aus. Als Ersatzmitglied für Erich Klemm war bereits 2013 im Rahmen der Wahl der Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat Ergun Lümali gewählt worden. Ergun Lümali wurde somit ab dem 1. Mai 2014 Mitglied des Aufsichtsrats, ohne dass es einer weiteren Wahl oder Beschlussfassung bedurfte. Aufgrund des Ausscheidens von Erich Klemm waren auch dessen Nachfolger in den Funktionen des stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden und in den Ausschüssen des Aufsichtsrats zu bestimmen. Mit Wirkung zum 1. Mai 2014 wählte der Aufsichtsrat Michael Brecht zum stellvertretenden Vorsitzenden. Michael Brecht folgte Erich Klemm auch als Mitglied und stellvertretender Vorsitzender im Vermittlungs- und im Präsidialausschuss nach. Als Erich Klemm nachfolgende Vertreterin der Arbeitnehmer im Prüfungsausschuss wählte der Aufsichtsrat mit Wirkung zum 1. Mai 2014 Dr. Sabine Maaßen. Die Mitglieder des Prüfungsausschusses wählten Michael Brecht zum stellvertretenden Vorsitzenden dieses Ausschusses.

Am 31. Dezember 2014 schied Jürgen Langer aus dem Aufsichtsrat aus. Mit Wirkung zum 1. Januar 2015 wurde Michael Bettag gerichtlich als Vertreter der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat bestellt.

Personalia des Vorstands. In der Aufsichtsratssitzung am 28. Januar 2014 wurde die Bestellung von Andreas Renschler zum Mitglied des Vorstands einvernehmlich beendet. Ab diesem Datum wurde Andreas Renschler von seinen Aufgaben freigestellt. Darüber hinaus beschloss der Aufsichtsrat in dieser Sitzung, dass die Verantwortung für den Bereich Produktion und Einkauf Mercedes-Benz Cars im Vorstand der Daimler AG bis auf Weiteres auf den Vorsitzenden, Dr. Dieter Zetsche, in seiner Eigenschaft als Leiter des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars übergeht. Die Verantwortung für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans wurde Wilfried Porth zugeordnet.

In der Aufsichtsratssitzung am 18. Februar 2014 wurde Bodo Uebber mit Wirkung vom 1. Januar 2015 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Vorstandsmitglied der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Finanzen & Controlling/Daimler Financial Services«, bestellt.

In seiner Sitzung am 11. Dezember 2014 entschied der Aufsichtsrat, den Vorstand zu erweitern und Ola Källenius mit Wirkung ab dem 1. Januar 2015 für die Dauer von drei Jahren zum Vorstandsmitglied der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Vertrieb Mercedes-Benz Cars«, zu bestellen und den Geschäftsverteilungsplan entsprechend anzupassen.

In der Aufsichtsratssitzung am 13. Februar 2015 wurde Hubertus Troska mit Wirkung vom 1. Januar 2016 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Vorstandsmitglied der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Greater China«, bestellt.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014. Der Jahresabschluss der Daimler AG sowie der für die Daimler AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2014 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 2014.

In einer Sitzung Anfang Februar 2015 wurden im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2014 sowie der Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2015 erörtert. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2014 und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 5. Februar 2015 veröffentlicht.

In der Sitzung am 13. Februar 2015 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, den Corporate Governance Bericht, den Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem Konzernabschluss nach IFRS, dem zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie dem Corporate Governance Bericht und dem Vergütungsbericht, der Jahresabschluss der Daimler AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss der Daimler AG und den Konzernabschluss jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts sowie Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, intensiv erörtert. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an; er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht. Damit war der Jahresabschluss 2014 der Daimler AG festgestellt. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat den Bericht des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2015 verabschiedet.

Dank. Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Gesellschaften des Daimler-Konzerns und der Unternehmensleitung für ihren persönlichen Beitrag zum erfolgreichen Geschäftsjahr 2014. Mit den besten Wünschen für die weitere persönliche Zukunft dankt der Aufsichtsrat herzlich seinen ausgeschiedenen Mitgliedern Gerard Kleisterlee, Erich Klemm, Jürgen Langer und Lloyd G. Trotter. In großer Trauer und Dankbarkeit nimmt der Aufsichtsrat Abschied von Dr. Bernhard Walter als langjährigem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses, der im Januar 2015 verstorben ist. Dr. Bernhard Walter hat das Unternehmen durch sein Wirken nachhaltig positiv geprägt. Besonderer Dank für sein großes Engagement zum Wohle des Unternehmens gilt zudem Erich Klemm als stellvertretendem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse.

Stuttgart, im Februar 2015

Der Aufsichtsrat

Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Der Aufsichtsrat.

Dr. Manfred Bischoff

München

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Airbus Group N.V.

SMS GmbH

UniCredit S.p.A.

Michael Brecht*

Gaggenau

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern;

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;

Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Gaggenau der

Daimler AG;

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Daimler AG

Dr. Paul Achleitner

München

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Deutsche Bank AG – Vorsitzender

Bayer AG

Sari Baldauf

Helsinki

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

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Fortum OYj – Vorsitzende

Deutsche Telekom AG

AkzoNobel N.V.

Dr. Bernd Bohr

Stuttgart

Ehemals Geschäftsführer der Robert Bosch GmbH

(seit 9. April 2014)

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Formel D GmbH

Dr. Clemens Börsig

Frankfurt am Main

Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Bank Stiftung

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Linde AG

Bayer AG

Emerson Electric Co.

IOR Istituto per le Opere de Religione (Vatikanbank)

Dr. Jürgen Hambrecht

Ludwigshafen

Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

BASF SE – Vorsitzender

Fuchs Petrolub SE – Vorsitzender

Trumpf GmbH + Co. KG – Vorsitzender

Petraea Heynike

Vevey

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

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Schulich School of Business

Aiglon College

Climate and Land Use Alliance

Jörg Hofmann*

Frankfurt am Main

Zweiter Vorsitzender der IG Metall

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Robert Bosch GmbH

Andrea Jung

New York

President and Chief Executive Officer of Grameen America,
Inc.

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Apple Inc.

General Electric Company

Joe Kaeser

München

Vorsitzender des Vorstands der Siemens AG

(seit 9. April 2014)

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Allianz Deutschland AG

NXP Semiconductors N.V.

Jürgen Langer*

Frankfurt am Main
 Betriebsratsvorsitzender der Niederlassung Frankfurt/
 Offenbach, Daimler AG
 (bis einschließlich 31. Dezember 2014)

Ergun Lümalı*

Sindelfingen
 Vorsitzender des Betriebsrats am Standort Sindelfingen;
 Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
 Daimler AG
 (seit 1. Mai 2014)

Dr. Sabine Maassen*

Frankfurt am Main
 Leiterin des Justiziariats der IG Metall
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
 ThyssenKrupp AG

Wolfgang Nieke*

Stuttgart
 Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Untertürkheim
 der Daimler AG

Dr. Bernd Pischetsrieder

München
 Vorsitzender des Aufsichtsrats der Münchener
 Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft
 in München
 (seit 9. April 2014)
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
 Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesell-
 schaft in München – Vorsitzender
 Tetra-Laval International S.A. Group

Valter Sanches*

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

Jörg Spies*

Stuttgart
 Vorsitzender des Betriebsrats der Zentrale, Daimler AG

Elke Tönjes-Werner*

Bremen
 Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats des Standorts
 Bremen der Daimler AG

Dr. Frank Weber*

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

**Gerichtlich bestellt durch Beschluss des Amtsgerichts mit
Wirkung vom 1. Januar 2015:****Michael Bettag***

Nürnberg
 Vorsitzender des Betriebsrats der Niederlassung Nürnberg,
 Daimler AG

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:**Gerard Kleisterlee**

Amsterdam
 Ehemals President and CEO of Royal Philips Electronics N.V.
 (ausgeschieden am 9. April 2014)

Erich Klemm*

Sindelfingen
 Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern;
 Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;
 Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der
 Daimler AG
 (ausgeschieden am 30. April 2014)

Lloyd G. Trotter

Plainville
 Ehemals Vice Chairman General Electric; President & CEO
 of the General Electric Group's Industrial Division;
 Managing Partner, Founder, GenNx360 Capital Partners
 (ausgeschieden am 9. April 2014)

Dr. h. c. Bernhard Walter

Frankfurt am Main
 Ehemals Vorstandssprecher der Dresdner Bank AG
 (ausgeschieden am 9. April 2014)

Ausschüsse des Aufsichtsrats:**Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG**

Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
 Michael Brecht*
 Dr. Jürgen Hambrecht
 Jörg Hofmann*

Präsidialausschuss

Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
 Michael Brecht*
 Dr. Jürgen Hambrecht
 Jörg Hofmann*

Prüfungsausschuss

Dr. Clemens Börsig – Vorsitzender
 Michael Brecht*
 Joe Kaeser
 Dr. Sabine Maassen*

Nominierungsausschuss

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

Highlights 2014.

Zielstrebigkeit zahlt sich aus!



Das gilt nicht nur für sportliche Spitzenleistungen, sondern auch für Unternehmen wie Daimler.

Auf dem Weg zur Weltmeisterschaft 2014 haben wir die deutschen Fußballer begleitet. Auch der überzeugende Sieg von Mercedes-Benz bei der Formel-1-Weltmeisterschaft spricht für unsere Zielstrebigkeit. In allen Geschäftsfeldern stehen die Zeichen auf Wachstum. Bei der Umsetzung unserer Effizienzprogramme sind wir im Plan, und unsere neuen Fahrzeugmodelle kommen im Markt hervorragend an. Darüber hinaus haben wir in den Bereichen Sicherheit, Verbrauchseffizienz und autonomes Fahren durch bahnbrechende Innovationen überzeugt. Die Bausteine unserer Strategie fügen sich zu einem stimmigen Ganzen zusammen. Wir werden diese Strategie konsequent weiterverfolgen.



Q1

Mercedes-Benz präsentiert die neue C-Klasse in Detroit.

Highlight des Messeauftritts ist die komplett neu entwickelte C-Klasse. Dank intelligentem Leichtbaukonzept, exzellerter Aerodynamik und neuen, sparsamen Motoren markiert die C-Klasse Effizienz-Bestwerte in ihrer Klasse. Viele neue Assistenzsysteme bieten dabei Sicherheit auf höchstem Niveau.

Die neue V-Klasse rollt vom Band. Im spanischen Mercedes-Benz Werk Vitoria rollt die erste neue V-Klasse vom Band. Der Produktionsstart markiert einen weiteren Meilenstein in der Wachstumsstrategie von Mercedes-Benz Vans. Die neue V-Klasse verbindet die Funktionalität eines Van mit den typischen Stärken der Mercedes-Benz Personenwagen – vom emotionalen Design über die hochwertige Innenausstattung und die vorbildliche Sicherheit bis hin zum Fahrspaß bei niedrigem Verbrauch.

»Mercedes me« wird in Genf präsentiert. Am Vorabend des 84. Internationalen Auto-Salons in Genf präsentiert Mercedes-Benz seine neue Dienstleistungsmarke »Mercedes me«. Unter dieser neuen Dachmarke werden bestehende und künftige Dienstleistungsangebote gebündelt – leicht zugänglich und jederzeit verfügbar auf einer digitalen Plattform im Internet.

Weltpremiere für das neue S-Klasse Coupé. Stilsicherer Auftritt, exklusive Ausstattung und kultivierte Sportlichkeit – das neue Mercedes-Benz S-Klasse Coupé wird auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt. Eine Weltneuheit ist die Kurvenneigefunktion: Die auf die Insassen wirkende Querbeschleunigung wird ähnlich der Fahrt in einer Steilkurve reduziert. Speziell auf Landstraßen bietet das neue S-Klasse Coupé deshalb gleichzeitig mehr Fahrspaß und mehr Komfort.

Daimler baut neues Buswerk in Indien. Daimler investiert rund 50 Mio. € in sein neues Buswerk, das auf dem Gelände des bestehenden Lkw-Werks in Chennai auf einer Fläche von etwa 113.000 Quadratmetern entsteht. Das Produktpotfolio wird unter anderem Frontmotorbusse der Marke BharatBenz umfassen, die auf die speziellen Bedürfnisse des indischen Volumen-Busmarktes abgestimmt sind.

Daimler veräußert Beteiligung an Rolls-Royce Power Systems. Daimler gibt bekannt, dass die 50%-Beteiligung an Rolls-Royce Power Systems (RRPS, ehemals Tognum) an den Partner Rolls-Royce abgegeben werden soll. Auf Basis langfristiger Lieferverträge bleibt Daimler ein wichtiger Lieferant von schweren und mittelschweren Dieselmotoren an RRPS. Daimler wird die Erlöse von 2,4 Mrd. € zur Stärkung seines Kerngeschäfts einsetzen.

Daimler begibt erstmals Unternehmensanleihe in China. Als erstes ausländisches Unternehmen begibt Daimler in China eine Anleihe. Das Volumen des sogenannten Panda Bonds umfasst 500 Mio. Renminbi (umgerechnet rund 60 Mio. €) mit einer Laufzeit von einem Jahr. Damit erschließt Daimler eine weitere Finanzierungsquelle für das schnell wachsende China-Geschäft.

Corporate Carsharing als neues Serviceangebot. Der Fuhrparkmanagement- und Flottenleasing-Dienstleister Daimler Fleet Management erweitert sein Angebot um den Servicebaustein Corporate Carsharing für Flottenkunden. Die neue Mobilitätslösung sorgt für einen effizienteren Einsatz des Firmen-Fuhrparks.



Q2



Daimler Trucks feiert Produktionsjubiläum in China.

Eine wichtige Wegmarke erreicht Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA): Beim 50:50-Joint-Venture zwischen der Daimler AG und dem chinesischen Lkw-Hersteller Foton rollt der 150.000ste gemeinsam produzierte Lkw der Marke Auman vom Band.

Daimler Mobility Services wird moovel GmbH. Die Dachgesellschaft der Mobilitätsdienste car2go, car2go black und moovel wird in moovel GmbH umbenannt. Damit unterstreicht das Unternehmen die Bedeutung der Mobilitätsplattform und die starke Ausrichtung auf die Kunden. Mit der Mobilitäts-App moovel bietet das Unternehmen bereits heute einen zentralen Zugang zu zahlreichen Mobilitätsdiensten und verschiedenen Verkehrsmitteln.

Dividende von 2,25 €. Die Aktionäre der Daimler AG beschließen bei der Hauptversammlung in Berlin die Ausschüttung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2013 von 2,25 (i. V. 2,20) € je Aktie. Die Ausschüttungssumme beträgt 2.407 Mio. €.

car2go startet länderübergreifende Nutzung. Bereits seit Ende 2012 können mit der deutschen car2go Membercard die mehr als 3.500 smart fortwo in den sieben deutschen car2go Standorten angemietet werden. Die länderübergreifende Nutzung der Fahrzeuge in elf europäischen Standorten ist jetzt erstmals möglich.

Daimler teilt Compliance-Know-how mit anderen Unternehmen.

Die erste Daimler Compliance Akademie stößt auf große Resonanz. Mehr als 50 Unternehmensvertreter aus verschiedenen Branchen nehmen im April 2014 daran teil. Das Seminar bietet eine interaktive Plattform zum Erfahrungsaustausch über Compliance-Trends und -Herausforderungen für Compliance-Verantwortliche.

Kooperation mit Renault-Nissan wird erweitert. Die Renault-Nissan Allianz und die Daimler AG weiten ihre Kooperation mit der gemeinsamen Entwicklung von Kompaktfahrzeugen der Premiumklasse und einer gemeinsamen Produktion in Mexiko erheblich aus. Ein neu gegründetes 50:50-Joint-Venture ist für Bau und Betrieb des neuen Werks in Aguascalientes im Norden Zentralmexikos verantwortlich, das nach Abschluss der Anlaufphase eine jährliche Kapazität von 300.000 Fahrzeugen erreichen soll.

Daimler auf profitabilem Wachstumskurs. Im zweiten Quartal 2014 erzielt das Unternehmen erneut Bestwerte bei Absatz und Umsatz und steigerte das operative Ergebnis aus dem laufenden Geschäft deutlich. Der Ausblick für das Gesamtjahr bleibt unverändert positiv.

Q3

Neue smart Modelle feiern Weltpremiere. smart präsentiert die beiden komplett neu entwickelten Stadtfahrzeuge fortwo und forfour. Die neuen Modelle übernehmen das bewährte Heckmotor-Konzept, bieten aber von allem mehr: mehr Komfort, mehr Sicherheit und mehr Fahrspaß in der Stadt.

Daimler präsentiert autonom fahrenden Lkw. Der »Mercedes-Benz Future Truck 2025« verfügt über das hochintelligente Assistenzsystem »Highway Pilot« und kann damit bei Autobahn-Geschwindigkeiten bis zu 85 km/h komplett selbstständig (»autonom«) fahren. Damit unterstreicht Daimler erneut seine Vorreiterrolle bei innovativen Technologien und läutet ein neues Zeitalter im Lkw-Verkehr ein.

Weltpremiere für den Mercedes-AMG GT. Der neue Mercedes-AMG GT steht für puren Fahrspaß und atemberaubendes Design. Agil, sportlich und dynamisch präsentiert sich der zweite, komplett eigenständig von Mercedes-AMG entwickelte Sportwagen – kompromisslos auf der Rennstrecke und alltagstauglich auf der Straße.

Neuer Western Star 5700XE präsentiert. Dieser Lkw vereint den legendären Western Star Stil und zuverlässige Haltbarkeit mit niedrigem Kraftstoffverbrauch und der bewährten Daimler-Aerodynamik. Ab 2015 wird der 5700XE in Cleveland, North Carolina, USA, produziert.

Fachtagungen zu den Themen Vernetztes Fahren und Datenschutz sowie Sponsoring. Mit den Fachtagungen »Automobil auf der Datenaubahn« und »Verantwortungsvolles Sponsoring« schafft Daimler neue Plattformen für einen Dialog zwischen Gesellschaft und Wirtschaft. Damit fördert das Unternehmen einen interdisziplinären und konstruktiv-kritischen Austausch mit seinen Stakeholdern.

40 Jahre Partnerschaft mit Kuwait. Seit nunmehr 40 Jahren ist die Kuwait Investment Authority – kurz KIA – Investor bei Daimler. In dieser Zeit ist Kuwait für Daimler ungeachtet aller Höhen und Tiefen in der Unternehmensgeschichte zum verlässlichsten Partner geworden. Derzeit hält KIA 6,8 % der Anteile und ist damit größter Einzelaktionär. Mit einem Festakt wird das Jubiläum in Stuttgart gefeiert.

Produktionsstart für DENZA in China. Die ersten Fahrzeuge von Daimlers Elektroauto DENZA laufen bei Shenzhen BYD Daimler New Technology Co., Ltd. (BDNT) in China vom Band. Der erfolgreiche Produktionsstart ist ein weiterer Meilenstein in der Zusammenarbeit von Daimler mit seinem chinesischen Partner Built your Dream (BYD). Der DENZA erfüllt voll und ganz das Versprechen, das sicherste, zuverlässigste und best-durchdachte Elektroauto zu sein, das in und für China gefertigt wird.

Daimler-Mitarbeiterbefragung 2014. Zwischen 15. September und 3. Oktober werden circa 260.000 Mitarbeiter in mehr als 40 Ländern im Rahmen der Daimler Employee Survey befragt. Als Führungsinstrument dient die Befragung der Einbindung der Mitarbeiter in wichtige Themen der Arbeits- und Führungssituation; sie soll so Impulse setzen, die der Weiterentwicklung der Organisation dienen.

Publikumspremiere für den Vito. Der neue Vito wird in Berlin der Weltöffentlichkeit vorgestellt. Speziell für den gewerblichen Kunden bietet er erstmals drei Antriebsvarianten sowie hohe Nutzlast, vereint mit hoher Sicherheit.



Q4



Neue FUSO Lkw für Indonesien. Lkw der neuen mittelschweren und schweren Baureihen FUSO FI sowie FUSO FJ erweitern die Produktpalette in Indonesien. Die neuen FUSO Modelle werden im indischen Chennai gefertigt und sollen dazu beitragen, die Marktführerschaft in Indonesien weiter auszubauen.

Mercedes-Benz ist die wertvollste Premium-Automarke. Im Ranking »Best Global Brands 2014« des US-Markenberatungsunternehmens Interbrand steigt Mercedes-Benz auf Rang 10 und schafft damit als einziges europäisches Unternehmen den Sprung in die Top 10 der 100 wertvollsten Marken.

Zusammenarbeit mit Tesla neu strukturiert. Daimler ordnet die Zusammenarbeit mit Tesla Motors Inc. neu und veräußert die an Tesla gehaltenen Anteile von rund 4 %. Durch den Verkauf ergibt sich ein Mittelzufluss in Höhe von rund 0,6 Mrd. €. Diese Mittel werden für die Stärkung des operativen Geschäfts verwendet. Die Zusammenarbeit mit Tesla bleibt auch künftig ein wichtiger Baustein im Rahmen der Aktivitäten von Daimler auf dem Gebiet der Elektromobilität.

Neue internationale Arbeitgeberkampagne gestartet.

»Das sind wir« – unter diesem Leitspruch stellt Daimler seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Mittelpunkt einer neuen Arbeitgeberkampagne. Die international ausgerichtete Kampagne soll Bewerber aus der ganzen Welt ansprechen.

Mercedes-Maybach feiert Premiere. Zeitgleich in China und den USA feiern unsere neue Sub-Marke Mercedes-Maybach und das erste Fahrzeug dieser besonders exklusiven Marke Premiere. Mercedes-Maybach steht für repräsentative Exklusivität und richtet sich an besonders anspruchsvolle Kunden.

Weltmeistertitel in der Formel 1. MERCEDES AMG PETRONAS gewinnt überlegen die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft. Der Mercedes-Fahrer Lewis Hamilton wird beim Saisonfinale in Abu Dhabi Weltmeister, und Nico Rosberg beendet die Saison als Vize-Weltmeister.

2,5 Mrd. € für Pensionsvermögen. Der Daimler-Aufsichtsrat beschließt eine außerordentliche Pensionsdotierung von 2,5 Mrd. €. Diese Zuführung in das deutsche Pensionsvermögen gibt den Beschäftigten mehr Sicherheit und wird sich in den Folgejahren positiv auf das Zinsergebnis des Konzerns auswirken.

Daimler am Kapitalmarkt.

Der Kurs der Daimler-Aktie steigt im Jahresverlauf um 10% und entwickelt sich damit erneut besser als der DAX und der Dow Jones STOXX Auto Index. Zahlreiche Aktienindizes erreichen neue historische Höchststände; die Notenbanken setzen den Kurs der expansiven Geldpolitik fort. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung eine Anhebung der Dividende auf 2,45 (i. V. 2,25) € je Aktie vor. Investoren und Analysten bieten wir ein umfassendes Investor Relations-Angebot. Die hohe Liquidität an den internationalen Kapitalmärkten wurde für attraktive Refinanzierungen genutzt.

A.01

Entwicklung der Daimler-Aktie und wichtiger Börsenindizes

	Ende 2014	Ende 2013	14/13
			Veränd. in %
Daimler-Aktie (in €)	68,97	62,90	+10
DAX 30	9.806	9.552	+3
Dow Jones Euro STOXX 50	3.146	3.109	+1
Dow Jones Industrial Average	17.823	16.577	+8
Nikkei	17.451	16.291	+7
Dow Jones STOXX Auto Index	501	482	+4

Neue historische Höchststände an den Weltbörsen.

Die weltweiten Aktienmärkte entwickelten sich im Jahr 2014 weiterhin volatil und schlossen das Berichtsjahr in einigen Regionen mit kräftigen Zuwächsen ab. Insgesamt profitierten sie von der anhaltenden Bereitstellung von Liquidität durch die großen Notenbanken und vom anhaltend niedrigen Zinsniveau.

In den ersten drei Monaten des Jahres bewegten sich die globalen Aktienmärkte eher uneinheitlich und mit erheblichen Schwankungsbreiten. Die im Januar 2014 begonnene Drosselung (Tapering) der monatlichen Wertpapierankäufe durch die US-Notenbank, Turbulenzen in wichtigen Schwellenländern sowie politische Konflikte beeinflussten in dieser Phase die Märkte.

A.02

Kennzahlen je Aktie

	2014	2013	14/13
Werte in €			Veränd. in %
Konzernergebnis	6,51	6,40	+2
Konzernergebnis (verwässert)	6,51	6,40	+2
Dividende	2,45	2,25	+9
Eigenkapital (31.12.)	40,81	39,90	+2
Börsenkurs: Jahresende ¹	68,97	62,90	+10
Höchst ¹	71,14	63,15	+13
Tiefst ¹	56,01	38,65	+45

¹ Schlusskurse

Danach setzten die weltweiten Aktienmärkte ihren Aufwärts-trend weiter fort, auch wenn dieser zeitweilig durch zunehmende Sorgen über eine Ausweitung der Ukraine-Krise unterbrochen wurde. Insbesondere die Ankündigung der Europäischen Zentralbank (EZB), mit weiteren monetären Maßnahmen dem Risiko einer Deflation sowie der schwachen Entwicklung der Kreditvolumina in der Eurozone entgegenzutreten, wirkte sich positiv auf die Stimmung der Investoren aus. Der DAX notierte in diesem Umfeld zur Mitte des Jahres so hoch wie nie zuvor.

In der Folge belasteten geopolitische Spannungen sowie Sorgen über die konjunkturelle Entwicklung in Europa das Börsenklima, sodass die europäischen Aktienmärkte während der Sommermonate deutlich nachgaben. Die Erholungsbewegung ließ anschließend aber nicht lange auf sich warten, und viele Sektoren konnten die Kursverluste zu einem Teil wieder kompensieren. Im Wesentlichen dürfte hierfür die Ankündigung weiterer geldpolitischer Unterstützungsmaßnahmen durch die EZB den Markt angetrieben haben. Neuerlich aufkommende Befürchtungen um die Weltkonjunktur führten zu Beginn des vierten Quartals nochmals zu Kursrückgängen. Dem wirkten jedoch hauptsächlich gute Unternehmensdaten in der Berichtssaison zum dritten Quartal und die Erwartung einer weiter expansiven europäischen Notenbankpolitik entgegen, sodass es im weiteren Verlauf des Jahresschlussquartals zu positiven Impulsen an den Aktienmärkten kam. In diesem Umfeld erreichten viele Aktienindizes trotz der Einstellung der monatlichen Anleihen-käufe durch die US-Notenbank im Oktober 2014 in den letzten beiden Monaten des Jahres neue Allzeithochs oder bewegten sich in der Nähe langjähriger Höchststände.

Der Index der wichtigsten Titel im Eurauraum, der Dow Jones Euro STOXX 50, legte im Jahresverlauf um 1 % zu. Mit einem Anstieg von 3 % entwickelte sich der deutsche Leitindex DAX leicht besser. Der DAX übertraf im Juli 2014 erstmals die Marke von 10.000 Punkten und erreichte am 5. Dezember mit 10.087 Punkten ein neues Allzeithoch. In den USA stieg der Dow Jones auf Jahressicht um 8 %, und der japanische Nikkei-Index gewann im Jahresverlauf 7 %. **A.01**

Daimler-Aktie legt im Jahresverlauf um 10 % zu. Die Veröffentlichung der Ergebnisse des Daimler-Konzerns für das Geschäftsjahr 2013 und der Vorschlag, die Dividende auf 2,25 € je Aktie anzuheben, wurden vom Kapitalmarkt sehr positiv aufgenommen und verhalfen dem Aktienkurs allein im ersten Quartal zu einem Anstieg von 9 %.

Am 4. April erreichte der Kurs der Daimler-Aktie mit 71,14 € den höchsten Stand des Jahres und den höchsten Wert seit mehr als sieben Jahren. Zunehmende Sorgen über eine Ausweitung der Ukraine-Krise blieben danach aber auch für die Daimler-Aktie nicht ohne Auswirkungen. Erst nach der Ankündigung der EZB, der schwachen Entwicklung der Kreditvolumina in der Eurozone entgegenzuwirken, legte unsere Aktie im Einklang mit dem allgemeinen Marktverlauf wieder deutlich zu und bewegte sich im Juni und Anfang Juli auf einem Kursniveau oberhalb von 70 €.

In den folgenden Wochen belasteten Unsicherheiten aus politischen Konflikten und eingetrübte Konjunkturaussichten in Europa erneut das Börsenklima. Viele Anleger zogen deshalb ihre Mittel kurzzeitig aus dem Aktienmarkt ab und wandten sich Anlageformen mit geringerem Risiko zu. Besonders schwach zeigten sich in diesem Umfeld zyklische Werte wie Auto-Aktien; unsere Aktie erreichte am 10. Oktober mit 56,01 € den tiefsten Stand des Jahres.

Ab Mitte Oktober begünstigten dann ein wieder freundlicheres Börsenumfeld und die gute Entwicklung unseres operativen Geschäfts den Kursverlauf der Daimler-Aktie. Sie legte bis zum Ende des Geschäftsjahres wieder deutlich zu und schloss am 30. Dezember bei 68,97 €. Die Marktkapitalisierung betrug am Jahresende 73,8 Mrd. €.

Damit gewann die Daimler-Aktie im Jahresverlauf 10 % an Wert und entwickelte sich somit besser als der Dow Jones STOXX Auto Index (+4 %) und der DAX (+3 %). Zusammen mit der Ausschüttung der Dividende von 2,25 € je Aktie haben unsere Aktionäre einen Wertzuwachs von 13 % erfahren.

Nach einem verhaltenen Start in das Jahr 2015 waren im weiteren Verlauf des Januar insbesondere an den europäischen Aktienmärkten deutliche Kurssteigerungen zu verzeichnen. Die Konkretisierung des Programms zum Aufkauf von Staatsanleihen durch die EZB ließ den DAX auf ein neues Allzeithoch steigen. Die Daimler-Aktie notierte Ende Januar mit 80,48 € um 17 % über dem Schlusskurs des Jahres 2014 und so hoch wie seit über 15 Jahren nicht mehr.

Dividende von 2,45 €. **A.02** Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 1. April 2015 eine Dividende von 2,45 (i. V. 2,25) € pro Aktie vorschlagen. Damit lassen wir unsere Aktionäre am Erfolg des Unternehmens teilhaben und drücken zugleich unsere Zuversicht über den weiteren Geschäftsverlauf aus. Die Ausschüttungssumme beträgt damit 2.621 (i. V. 2.407) Mio. €.

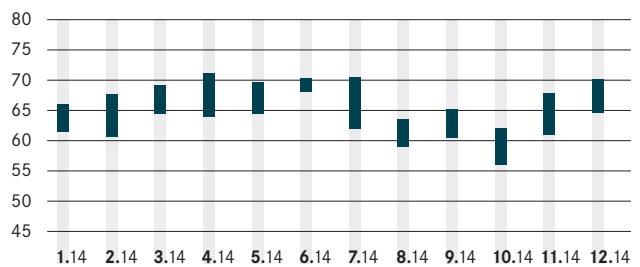
Breite Aktionärsstruktur. **A.07** Mit rund 900.000 Aktionären verfügt Daimler weiterhin über eine breite Aktionärsbasis. Die Kuwait Investment Authority (KIA) ist mit 6,8 % des Aktienkapitals der größte Einzelaktionär der Daimler AG. Im September 2014 haben die Daimler AG und KIA ihre 40-jährige Partnerschaft mit einem Festakt feierlich unterstrichen. Die Renault-Nissan-Allianz hält weiterhin einen Anteil von 3,1 %.

Nach wie vor oberhalb der Meldeeschwelle von 5 % gemäß WpHG liegt die BlackRock, Inc., New York. Diese teilte uns im Dezember 2014 mit, dass der Anteil am 23. Dezember 2014 bei 5,03 % lag.

Das norwegische Finanzministerium hat uns für den über die Norges Bank, Oslo, gehaltenen Bestand mitgeteilt, dass die Meldeeschwelle von 3 % gemäß § 21 WpHG Anfang April 2014 unterschritten und am 24. April 2014 wieder überschritten wurde und der Stimmrechtsanteil an Daimler zu diesem Zeitpunkt bei 3,17 % lag.

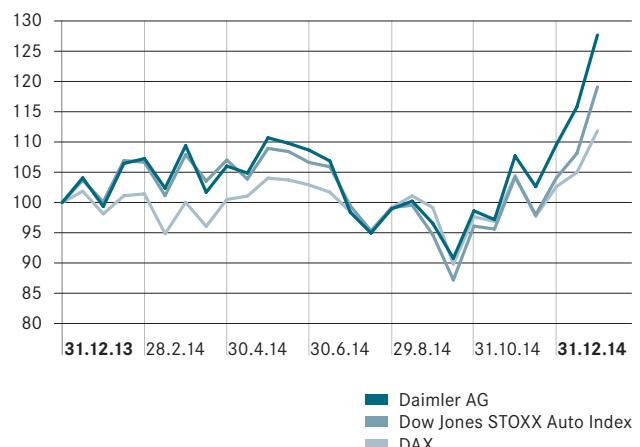
A.03

Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2014
in €



A.04

Börsenkursentwicklung (indiziert)



A.05

Kennzahlen der Daimler-Aktie

	Ende 2014	Ende 2013	14/13 Veränd. in %
Gezeichnetes Kapital (in Mio. €)	3.070	3.069	+0
Anzahl der Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,8	+0
Börsenkurswert (in Mrd. €)	73,8	67,3	+10
Anzahl der Aktionäre (in Mio.)	0,9	0,9	0
Indexgewichtung			
DAX 30	8,51%	7,74%	
Dow Jones Euro STOXX 50	3,46%	3,23%	
Langfristiges Credit Rating			
Standard & Poor's	A-	A-	
Moody's	A3	A3	
Fitch	A-	A-	
DBRS	A (low)	A (low)	

Darüber hinaus erhielten wir im April 2014 Stimmrechtsmitteilungen der UBS AG, der DekaBank Deutsche Girozentrale und der Commerzbank AG, wonach deren direkt oder indirekt gehaltene Stimmrechtsanteile an Daimler im Vorfeld unserer Hauptversammlung die 3%-Schwelle überschritten hatten und in den zwei Wochen danach wieder sehr deutlich unter diese Meldeschwelle gesunken sind. Die Deutsche Bank AG teilte uns im Januar mit, dass ihr Stimmrechtsanteil an Daimler kurzzeitig über 3% lag und am 28. Januar 2014 wieder auf 0,02% zurückgegangen ist.

Die oben erwähnten Stimmrechtsmitteilungen sowie die Mitteilungen aufgrund der seit dem Jahr 2012 auf weitere Finanzinstrumente ausgedehnten Meldepflichten sind im Internet unter daimler.com/investor-relations/daimler-aktie/aktionärsstruktur verfügbar.

Insgesamt halten institutionelle Anleger 74% des Aktienkapitals, 16% befinden sich im Eigentum von Privatanlegern. Europäische Investoren besitzen rund 60% des Kapitals, rund 27% liegen bei US-Investoren. ↗ A.08

Die Gewichtung der Daimler-Aktie in wichtigen Indizes hat sich im Jahresverlauf durch die positive Kursentwicklung weiter erhöht. Mit einer Gewichtung von 8,51 (i. V. 7,74)% stand Daimler am Jahresende 2014 an dritter Stelle im Deutschen Aktienindex DAX 30. ↗ A.05 Im Dow Jones Euro STOXX 50 war die Aktie mit einem Gewicht von 3,46 (i. V. 3,23)% und damit an siebter Stelle vertreten. Die Daimler-Aktie ist in Frankfurt und Stuttgart notiert. Im Jahr 2014 lag der Börsenumsatz in Deutschland bei 957 (i. V. 1.029) Mio. Aktien. Zunehmend wird Daimler auch auf den multilateralen Handelsplattformen und im Over-The-Counter-Markt gehandelt.

A.06

Börsendaten der Daimler-Aktie

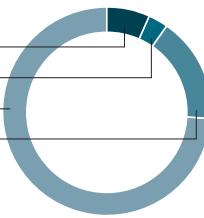
ISIN	DE0007100000
Wertpapierkennnummer	710000
Börsenkürzel	DAI
Tickersymbol Reuters	DAIGn.DE
Tickersymbol Bloomberg	DAI:GR

A.07

Aktionärsstruktur am 31.12. 2014

nach Aktionärsgruppen

Kuwait Investment Authority	6,8%
Renault-Nissan	3,1%
Institutionelle Investoren	73,7%
Private Anleger	16,4%

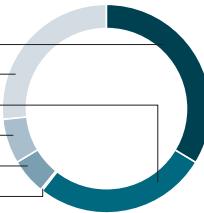


A.08

Aktionärsstruktur am 31.12. 2014

nach Regionen

Deutschland	33,7%
Europa, ohne Deutschland	26,6%
USA	26,9%
Kuwait	6,8%
Asien	5,6%
Sonstige	0,4%



Erneut Belegschaftsaktienprogramm durchgeführt. Im März 2014 konnten bezugsberechtigte Mitarbeiter wieder Belegschaftsaktien erwerben. Wie im Vorjahr wurden eine Kaufpreisvergünstigung und Bonusaktien angeboten. Die Beteiligungsquote lag im Berichtsjahr mit 15,4% unter dem Niveau des Vorjahres (19,2%); dies war vermutlich auch auf den im Vergleich zum Vorjahr deutlich höheren Aktienkurs zurückzuführen. An der Aktion haben sich insgesamt 26.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beteiligt. Diese haben insgesamt 390.000 Aktien erworben.

Hauptversammlung wieder mit großem Besucherinteresse.

Unsere Hauptversammlung am 9. April 2014 im Internationalen Congress Centrum (ICC) in Berlin besuchten rund 5.500 (i. V. 5.000) Aktionärinnen und Aktionäre. Mit 39,25 (i. V. 29,3)% lag das vertretene Grundkapital (Teilnahmepräsenz zuzüglich Briefwahlstimmen) wieder deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Bei der Abstimmung über die Tagesordnungspunkte folgten die Aktionäre jeweils mit großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung. So hat die Hauptversammlung als Vertreter der Anteilseigner die Herren Dr. Bernd Bohr, Joe Kaeser und Dr. Bernd Pischetsrieder für jeweils fünf Jahre in den Aufsichtsrat gewählt. Alle Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter daimler.com/ir/hv2014 verfügbar. Auf den Ausstellungsflächen des ICC präsentierte Daimler die Technologiekompetenz des Unternehmens und das breite Produktspektrum mit einem Schwerpunkt auf der neuen C-Klasse und mit dem S-Klasse Coupé.

Weiterhin umfassende Investor Relations-Aktivitäten.

Auch im Jahr 2014 haben wir institutionelle Investoren, Analysten, Ratingagenturen sowie die privaten Anleger zeitnah über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens informiert. Für institutionelle Anleger und Analysten veranstalteten wir Roadshows in den Finanzzentren Europas, Nordamerikas, Asiens und Australiens. Zusätzlich führten wir zahlreiche Einzelgespräche, sogenannte one-on-one-Meetings, durch. Diese haben wir im Rahmen von Investorenkonferenzen abgehalten, insbesondere während der internationalen Automobilausstellungen in Genf und Paris. Über unsere Quartalsergebnisse wurde mittels Telefonkonferenzen und Internetübertragungen regelmäßig berichtet. Die Präsentationen lassen sich auf unserer Internetseite unter daimler.com/ir/event/d einsehen.

Schwerpunkte der Gespräche mit den Analysten und Investoren waren die aktuelle Ergebniserwartung für das Jahr 2014 sowie die Geschäftsentwicklung und die Ertragskraft in den einzelnen Geschäftsfeldern und Regionen. Zusätzlich erläuterte Daimler Anfang Juli im Rahmen einer technologiefokussierten Kapitalmarktveranstaltung auf einem abgesperrten Autobahnteilstück bei Magdeburg mit dem Mercedes-Benz Future Truck 2025, wie der Güterverkehr der Zukunft durch autonomes Fahren verändert werden wird. Autonomes Fahren bedeutet das selbstständige, zielgerichtete Fahren eines Fahrzeugs im realen Verkehr, ohne Eingriff des Fahrers. Das Feedback sowie das Medienecho waren ausgesprochen positiv. In Peking hat Daimler im September einen Kapitalmarkttag durchgeführt und seine Strategie und Position im wichtigen chinesischen Markt durch Vorträge, Diskussionen und Werksbesichtigungen dargestellt. Die Audioaufzeichnung und die Präsentationsgrafiken der Veranstaltung können über unseren Internetauftritt unter daimler.com/ir/event/d abgerufen werden.

Internetangebot auf vielen Kanälen etabliert. Das breit gefächerte Informationsangebot unseres Internetauftritts bietet neben der etablierten Adresse daimler.com auch Social-Media-Aktivitäten. Eine informative und ästhetische Print-Version sowie eine innovative und gehaltvolle Online-Version verhalfen dem Geschäftsbericht 2013 zum Gewinn einiger renommierter nationaler und internationaler Auszeichnungen. Die Inhalte des Online-Geschäftsberichts 2013 sowie der drei Online-Zwischenberichte 2014 wurden zusätzlich zur Desktop-Variante auch für Tablets und Smartphones optimiert. Damit tragen wir auch der wachsenden Zahl der Nutzer mobiler Endgeräte Rechnung.

Zahl der Online-Aktionäre bleibt auf hohem Niveau. Die Angebote zur persönlichen elektronischen Information und Kommunikation finden bei unseren Aktionärinnen und Aktionären weiterhin hohen Zuspruch. Im Jahr 2014 haben rund 84.000 Aktionärinnen und Aktionäre die Einladung mit Tagesordnung zur Hauptversammlung von Daimler nicht mehr per Post, sondern per E-Mail erhalten. Wir bedanken uns bei diesen Aktionären, da sie dazu beitragen, die Umwelt zu schonen und Kosten zu sparen. Wie in früheren Jahren haben wir unter diesen Aktionären über ein Gewinnspiel attraktive Preise verlost. Den Zugang und weitere Informationen zum e-service für Aktionäre finden Sie im Internet unter <https://register.daimler.com>.

Hohe Kapitalmarktliquidität und gutes Rating begünstigen Refinanzierung.

Die anhaltend expansive Geldpolitik der Notenbanken hat im Berichtsjahr auch die Situation an den Anleihemärkten geprägt. Die in hohem Umfang vorhandene Liquidität führte dazu, dass die Risikoausfallschläge für Unternehmen mit einem Rating im Investment-Grade-Bereich im Vergleich zum Vorjahr nochmals zurückgingen; davon profitierte auch Daimler.

Im Jahr 2014 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 Euromarkt platziert. So emittierte die Daimler Finance North America LLC im März und August 2014 im US-amerikanischen Kapitalmarkt Anleihen mit drei-, fünf-, sieben- und zehnjähriger Laufzeit mit einem Gesamtvolumen von 4,65 Mrd. US-\$. Zusätzlich begab die Daimler AG Euroanleihen im Benchmark-Format mit einem Volumen von insgesamt 1,25 Mrd. € und Laufzeiten von acht und zehn Jahren. Als erstes internationales Unternehmen konnte die Daimler AG am heimischen Kapitalmarkt der Volksrepublik China Anleihen, sogenannte Panda Bonds, platzieren. Darüber hinaus wurden im Konzern eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedenen Währungen sowohl im Euromarkt als auch in Mexiko, Brasilien, Argentinien, Südafrika, Thailand und Südkorea begeben.

Zum Jahresende 2014 hatten Gesellschaften des Daimler-Konzerns Anleihen in einem Volumen von 43,2 (i.V. 38,7) Mrd. € ausstehen. Neben der Finanzierung durch Anleihen hat Daimler im Jahr 2014 in geringem Umfang auch Commercial Paper emittiert.

Im Berichtsjahr wurden zudem mehrere Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen in den USA, Kanada und Deutschland durchgeführt. So wurde in den USA durch zwei Emissionen ein Refinanzierungsvolumen von insgesamt 3,1 Mrd. US-\$ generiert. Weitere 0,5 Mrd. CAN-\$ konnten in Kanada begeben werden, die erstmals direkt bei Investoren platziert wurden. Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Bank über die Silver-Arrow-Plattform erneut ABS-Anleihen im Wert von 1,0 Mrd. € an europäische Investoren verkauft.

Ziele und Strategie.

Als Erfinder des Automobils sehen wir es als unsere Motivation und Verpflichtung, die Mobilität der Zukunft mit herausragenden Produkten und Dienstleistungen sowie richtungsweisenden Technologien sicher und nachhaltig zu gestalten. In all unseren Geschäften streben wir die Spitzenposition an. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, im Bereich Technologie und Innovationen führend zu sein, unsere Kunden zu begeistern und durch erstklassige Teams weiter profitabel zu wachsen. Damit wollen wir den Wert des Unternehmens kontinuierlich steigern. Für den Konzern haben wir vier strategische Wachstumsfelder definiert, auf die wir uns in den kommenden Jahren konzentrieren werden.

Vier Ziele

Führend in Technologie und Innovation. Im Bereich Technologie und Innovation setzen wir Maßstäbe. Mit unseren Produkten wollen wir in allen Geschäftsfeldern im Bereich der Sicherheit, beim autonomen Fahren von Pkw und Nutzfahrzeugen sowie bei »grünen« Technologien führend sein. Dabei nutzen wir die Potenziale einer gemeinsamen Forschung und setzen – wenn möglich – gleiche Systeme und Lösungen ein. Im Hinblick auf den Einsatz digitaler Technologien wollen wir sowohl mit unseren Produkten als auch im Kontakt zum Kunden führend sein.

Begeisterte Kunden. Mit führenden Marken in allen Geschäftsfeldern schaffen wir Werte für unsere Kunden. Bei der Kundenzufriedenheit wollen wir in allen relevanten Bewertungen an der Spitze stehen und mit unserer exzellenten Qualität die Kunden überzeugen. Hierzu schaffen wir Schnittstellen im Kauf- und Nutzungsprozess, die uns jederzeit den Kontakt mit dem Kunden ermöglichen. Darüber hinaus bieten wir unseren Kunden maßgeschneiderte Transport- und Mobilitätsdienstleistungen an.

Erstklassige Teams. Wir arbeiten in Teams, in denen Diversität beim Geschlecht, bei der Nationalität und im Generationenmix groß geschrieben wird. Unsere Mitarbeiter sind stolz darauf, bei Daimler zu arbeiten, und wir sind für Bewerber ein Arbeitgeber erster Wahl. Die vier Unternehmenswerte Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin bilden das Fundament unseres Handelns. Integrität hat eine besondere Bedeutung für unser Unternehmen. Sie ist Bestandteil unserer Haltung und leitet unser Handeln in Bezug auf die Mitarbeiter, das Unternehmen, Geschäftspartner und Kunden. Wir sind überzeugt, dass integres Wirtschaften uns dauerhaft erfolgreicher macht und auch der Gesellschaft zugutekommt.

Profitables Wachstum. Bei der Umsatzrendite (EBIT gemessen am Umsatz) haben wir uns durchschnittlich 9 % für das Automobilgeschäft als Ziel gesetzt. Basis hierfür sind die Zielrenditen der einzelnen Geschäftsfelder, die wir nachhaltig erreichen wollen: 10 % für Mercedes-Benz Cars, 8 % für Daimler Trucks, 9 % für Mercedes-Benz Vans und 6 % für Daimler Buses. Für das Geschäftsfeld Daimler Financial Services haben wir uns eine Eigenkapitalrendite von 17 % vorgenommen.

Mit unserer Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020« streben wir im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars bis zum Ende der Dekade die Führungsrolle bei Premiumfahrzeugen an. Mit der Marke smart werden wir unsere Vorreiterrolle bei urbaner Mobilität weiter ausbauen. Bei Daimler Trucks wollen wir unsere Führungsposition im globalen Lkw-Geschäft weiter festigen. Mercedes-Benz Vans strebt mit der Geschäftsfeldstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« weiteres profitables Wachstum auch außerhalb der bisherigen Märkte und Marktsegmente an. Daimler Buses wird seine Spitzenposition bei Bussen über 8 t zulässigem Gesamtgewicht weiter stärken. Daimler Financial Services will sich als bester herstellergebundener Finanzdienstleister positionieren und wird gemeinsam mit unserem Automobilgeschäft sowie zusätzlich im Bereich Mobilitätsdienstleistungen weiter wachsen.

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

Nachhaltigkeit ist ein fester Bestandteil unseres Handelns. Nachhaltigkeit bedeutet für uns verantwortungsvolles unternehmerisches Tun für den langfristigen ökonomischen Erfolg im Einklang mit Umwelt und Gesellschaft.

A.09

Strategische Wachstumsfelder



Vier strategische Wachstumsfelder

Über vier strategische Wachstumsfelder wollen wir unsere Ziele erreichen. [↗ A.09](#)

Wir werden

- das Kerngeschäft weiter stärken,
- in neuen Märkten weiter wachsen,
- in »grünen« Technologien und bei Sicherheit führend sein und
- die Vernetzung und neue Mobilitätskonzepte maßgeblich vorantreiben.

Das Kerngeschäft stärken. Im Zentrum eines starken Kerngeschäfts stehen erstklassige Produkte, wettbewerbsfähige Kostenstrukturen und eine am Kunden orientierte Organisation. Um uns strukturell auf Wachstum und mehr Kundenorientierung auszurichten, stellen wir unsere Organisation noch stärker nach Geschäftsfeldern auf und bündeln unsere Aktivitäten im Verkauf und Service, um eine durchgehende Kundenbetreuung über den gesamten Lebenszyklus unserer Produkte sicherzustellen.

Mit einer umfassenden Modelloffensive wird das Produktprogramm von **Mercedes-Benz Cars** in allen Segmenten erneuert und erweitert. Im Rahmen der Wachstumsstrategie, die wir im Jahr 2012 verabschiedet haben, bringen wir im Zeitraum 2012 bis 2020 insgesamt mehr als 30 neue Pkw-Modelle auf den Markt. Fast die Hälfte davon wird ohne Vorgänger im aktuellen Produktpool sein. Im Jahr 2014 haben wir mit dem GLA Coupé und der C-Klasse Langversion für den chinesischen Markt bereits zwei dieser neuen Modelle auf den Markt gebracht. Im Jahr 2015 werden wir unser Modellangebot unter anderem mit dem Mercedes-Maybach, dem CLA Shooting Brake, dem Mercedes-AMG GT und dem GLE Coupé erweitern und zwei weitere S-Klasse Modelle vorstellen. Zudem wird fast unser komplettes SUV-Angebot erneuert.

Unsere Modulstrategie werden wir erfolgreich umsetzen. Dadurch können wir die steigende Komplexität durch zusätzliche Modellvarianten, die immer kürzer werdenden Innovationszyklen sowie den Ausbau des internationalen Produktionsnetzwerks erfolgreich bewältigen. Mit der höheren Standardisierung und Modularisierung der Produktionswerke begrenzen wir den Investitionsbedarf und senken die Fixkosten. Durch die Klassifikation von Lead- und Partnerwerken sichern wir den Know-how-Transfer und den hohen Qualitätsstandard von »Made by Mercedes« weltweit. In weniger als sechs Monaten haben wir zum Beispiel die Produktion der neuen C-Klasse in vier Werken auf vier Kontinenten gestartet und damit einen Meilenstein im globalen Produktionsmanagement erreicht. Im Zuge der Produkterneuerung und -erweiterung entwickeln wir unsere Marken konsequent weiter. »Das Beste« dient dabei als Anspruch für die Marke Mercedes-Benz. In der Beziehung zum Kunden setzen wir verstärkt digitale Medien ein. Mit neuen Verkaufsformaten, wie zum Beispiel mobilen Verkaufspavillons, schaffen wir Begegnungspunkte, um auch mit neuen Kunden Kontakt aufzunehmen.

Mit dem Ziel, nachhaltig profitabel zu wachsen, haben wir unsere Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020« um das Programm »Fit for Leadership« ergänzt. Durch Fit for Leadership konnten wir unsere Kostenstrukturen in den vergangenen beiden Jahren um insgesamt 2 Mrd. € verbessern. Darüber hinaus geht es bei Fit for Leadership auch darum, unser Geschäftssystem strukturell auf Wachstum auszurichten und flexibler und wettbewerbsfähiger zu machen. Neben der Modulstrategie und der Neuausrichtung des internationalen Produktionsnetzwerks trägt dazu auch die Restrukturierung des Vertriebs in Deutschland bei.

Mit der Marke smart und den neuen Modellen smart fortwo und forfour werden wir unseren Anspruch »Beste Marke urbaner Mobilität« weiter realisieren und unsere Position im Bereich Elektromobilität ausbauen.

Daimler Trucks setzt auf Technologieführerschaft und globale Präsenz. Die intelligente Nutzung von Plattformen ermöglicht es uns, maßgeschneiderte Technologie für unsere Kunden weltweit zu liefern und gleichzeitig unsere Größenvorteile bestmöglich auszuschöpfen. Wir erreichen dies zum einen, indem wir innovative Spitzentechnologie in die Kernmärkte der Triade (Westeuropa, Nordamerika, Japan) bringen, zum anderen, indem wir unsere klassische und bewährte Technologie in Märkten wie Brasilien, China und Russland einsetzen, und schließlich, indem wir Märkte wie Indien, Afrika und teilweise Asien mit einfacher und lokal produzierter Technologie bedienen. Mit unserem aktuellen Produktprogramm bei Daimler Trucks sind wir so breit und stark aufgestellt wie nie zuvor. In Europa wurde mit dem SLT ein echtes Schwergewicht mit einem Gesamtzuggewicht von 250 t für den europäischen Markt geschaffen. Mit dem neuen Western Star 5700XE in Nordamerika und mit dem FUSO Super Great V in Japan haben wir im Jahr 2014 zwei weitere Modelle vorgestellt, die in puncto Verbrauch im Wettbewerb überzeugen. Unsere globale Aufstellung wollen wir durch lokale Wertschöpfung in den wichtigen Absatzmärkten weiter ausbauen.

Mit unserem Programm »Daimler Trucks #1« sichern wir unsere Profitabilitätsziele nachhaltig ab. Das Effizienzziel von 1,6 Mrd. € wird ab 2015 voll wirksam. In diesem Rahmen verfolgen wir aber auch das Ziel, auf der Absatz- und Erlösseite weiter zu wachsen. Wir haben eine Vielzahl von Initiativen gestartet. Das umfasst den Verkauf von Neufahrzeugen genauso wie After-sales. Auch im Bereich der Dienstleistungen rund um den Lkw sehen wir große Chancen. Außerdem verbessern wir durch bereichsübergreifende Initiativen das Zusammenspiel der einzelnen Geschäftseinheiten und Funktionen und können so das Potenzial unserer globalen Aufstellung noch besser aus schöpfen. Ein wichtiger Schritt in diesem Zusammenhang war die Bündelung von Teilen des Asien-Geschäfts in einem integrierten Ansatz, dem »Asia Business Model«. Durch die Kooperation der Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation und der Daimler India Commercial Vehicles in den Bereichen Produktentwicklung, Produktion und Vertrieb können Synergien realisiert und zusätzliches Wachstum in den Regionen Asien und Afrika generiert werden.

Mercedes-Benz Vans wird mit neuen Produkten und Technologien das geplante weltweite Wachstum unterstützen. Mit der Erneuerung des Flaggschiffs bei den großen Transportern, des Mercedes-Benz Sprinter, im Jahr 2013 und mit dem neuen Vito, den wir im Jahr 2014 für die gewerblichen Kunden eingeführt haben, sind wir für die Zukunft produktseitig sehr gut aufgestellt. Darüber hinaus wollen wir durch die Einführung des Vito und den Aufbau einer lokalen Fertigung für den Sprinter an der steigenden Nachfrage im NAFTA-Raum noch stärker partizipieren. Außerdem haben wir im Jahr 2014 die V-Klasse eingeführt. Sie rückt nicht nur in der Namensgebung, sondern auch im Produktkonzept noch näher in Richtung Pkw und kreiert damit das neue Segment der Premium-Großraumlimousine.

Daimler Buses legt den Fokus der nächsten Jahre auf weiteres Wachstum und Effizienzsteigerung. Dabei wollen wir mit den Marken Mercedes-Benz und Setra nicht nur im Absatz, sondern auch mit Serviceinnovationen weltweit wachsen. Das Produktangebot von Daimler Buses zeichnet sich durch eine hohe Kraftstoffeffizienz, Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit und Sicherheit aus. Mit der Umstellung des Modellprogramms auf Euro VI sind wir heute Vorreiter im Verbrauch. Bei der Sicherheit setzen wir ab 2015 erneut Standards mit dem Einsatz des neuen Notbremsystems Active Brake Assist (ABA 3) im Mercedes-Benz Reisebus Travego und in den Setra Reisebussen der neuen Baureihe 500. Die Setra MultiClass Produktreihe haben wir durch Low-Entry-Überland-Linienfahrzeuge ergänzt, die Wirtschaftlichkeit und Funktionalität vereinen. Mit dem neuen Gelenkbus Mercedes-Benz Citaro G und dem Mercedes-Benz CapaCity L bieten wir Busvarianten an, mit denen eine größere Anzahl von Personen befördert werden kann. Damit stellen wir Fahrzeuge mit einer idealen Beförderungskapazität für weltweite Bus Rapid Transit (BRT)-Systeme zur Verfügung.

Daimler Financial Services setzt ebenfalls auf profitables Wachstum. Das Geschäftsfeld wird mit den Modell- und Marktoffensiven bei Pkw und Nutzfahrzeugen weiter wachsen und gleichzeitig das Angebot in den Bereichen Finanzierung, Leasing und Versicherungen sowie bei den Mobilitätsdienstleistungen weiter ausbauen. Bereits heute werden über vier von zehn Fahrzeugen aus dem Daimler-Konzern von Daimler Financial Services finanziert oder verleast. Der Ausbau digitaler Vertriebskanäle und die noch stärkere Vernetzung mit den Geschäftsfeldern stehen ebenfalls im Vordergrund. Im Bereich Mobilität für Individualkunden hat Daimler Financial Services seine Dienstleistungen in einer eigenen Gesellschaft, der »moovel GmbH«, gebündelt.

Das exzellente Ranking von Daimler Financial Services in der Arbeitgeberattraktivität im Jahr 2014 ist auch weiterhin Ansporn, das hohe Zufriedenheitsniveau der Mitarbeiter zu halten und für externe Bewerber weiterhin sehr attraktiv zu sein.

In neuen Märkten wachsen. Das Wachstum der weltweiten Automobilnachfrage wird in den kommenden Jahren zum größten Teil in den Märkten außerhalb Europas, Nordamerikas und Japans stattfinden. Zwar stärken wir auch weiterhin unsere Position in den traditionellen Märkten, darüber hinaus wollen wir jedoch vor allem in Brasilien, Russland, Indien, China und auch in weiteren Schwellenländern wachsen.

Um die Absatzziele von Mercedes-Benz Cars zu erreichen, verstärken wir unsere lokalen Aktivitäten insbesondere in China, Brasilien und Indien. In **China** erhöhen wir die Kapazitäten für die bereits vor Ort gefertigten Baureihen. Dort produzieren wir den Geländewagen GLK sowie die Langversion der E-Klasse und seit dem Jahr 2014 auch die Langversion der neuen C-Klasse. Mit der lokalen Produktion des neuen kompakten Geländewagens GLA starten wir im Frühjahr 2015. Ein neues Motorenwerk für Vierzylinder-Motoren wurde im November 2013 eröffnet. Im aussichtsreichen Segment der Elektrofahrzeuge haben wir gemeinsam mit dem chinesischen Batterie- und Fahrzeughersteller BYD ein batterieelektrisches Fahrzeug entwickelt. Das Elektrofahrzeug unter dem Markennamen DENZA wurde im Jahr 2014 in China eingeführt. Bei den mittelschweren und schweren Lkw bauen wir in China auf die Zusammenarbeit mit unserem Partner Foton. Mercedes-Benz Vans produziert in Kooperation mit Fujian Benz Automotive Corporation die Modelle Vito, Viano und Sprinter für den chinesischen Markt. Mit einem neuen eigenen Forschungs- und Entwicklungszentrum in Peking setzen wir die Internationalisierungsstrategie des Forschungs- und Entwicklungsbereichs fort. In Zukunft werden dort insgesamt rund 500 Mitarbeiter tätig sein. Außerdem haben wir im Jahr 2014 unser Händlernetz in China weiter ausgebaut und unser weltweit größtes Schulungszentrum für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Pkw-Händlerbetrieben eröffnet.

In **Brasilien** werden wir ab dem Jahr 2016 die C-Klasse und den GLA für den lokalen Markt fertigen. Daimler Trucks investiert in die Erneuerung des Produktprogramms und will damit mittelfristig seine starke Marktposition weiter ausbauen. Gleichzeitig werden die beiden Produktionswerke São Bernardo do Campo und Juiz de Fora modernisiert.

In **Russland**, dem größten europäischen Lkw-Markt, führen wir unsere Kooperation mit unserem Partner Kamaz fort. Die bislang getrennt operierenden Joint Ventures »Mercedes-Benz Trucks Vostok« und »Fuso Kamaz Trucks Rus« werden künftig in einer neuen Gesellschaft zusammengeführt. Mercedes-Benz Vans fertigt gemeinsam mit dem Nutzfahrzeughersteller GAZ seit dem zweiten Halbjahr 2013 den Sprinter Classic in Russland.

In **Indien** produziert Daimler Trucks seit Juni 2012 erfolgreich Lkw der neuen Marke BharatBenz. Im Jahr 2013 haben wir am Standort Chennai auch die Fertigung von Lkw der Marke FUSO für den Export aufgenommen. Mit FUSO Lkw aus der indischen Produktion sollen insbesondere weitere preissensible Märkte in Asien und Afrika beliefert werden. Daimler Buses hat die lokalen Geschäftaktivitäten in die Daimler India Commercial Vehicles integriert und baut bis 2015 eine lokale Busproduktion vor Ort auf. Parallel zur Erweiterung des internationalen Produktionsnetzwerks verstärken wir unser internationales Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk auch in Indien.

Das Geschäftsfeld Daimler Financial Services baut in Verbindung mit den Wachstumsstrategien der Geschäftsfelder sukzessive seine Geschäftaktivitäten weiter aus und bietet regional zugeschnittene Leasing- und Finanzierungsmodelle an. In China zum Beispiel wird das Fahrzeuggeschäft durch neue und flexible Finanzierungsmodelle unterstützt, die speziell auf die Wünsche jüngerer und trendbewusster chinesischer Kunden zugeschnitten sind.

Über die BRIC-Staaten hinaus expandieren wir in weiteren Wachstumsmärkten außerhalb der Triade.

Führend bei »grünen« Technologien und bei der Sicherheit sein. Als Pioniere des Automobilbaus haben wir den Anspruch, die Zukunft der Mobilität sicher und nachhaltig zu gestalten. Unterschiedliche Mobilitätsanforderungen erfordern auch differenzierte Antriebslösungen. Unser Portfolio reicht von optimierten Verbrennungsmotoren über die Hybridisierung bis hin zum lokal emissionsfreien Fahren. Im Jahr 2014 konnten wir den CO₂-Ausstoß der in der Europäischen Union neu zugelassenen Fahrzeuge von Mercedes-Benz Cars im Durchschnitt auf 129 g/km verringern. Bis zum Jahr 2016 verfolgen wir das Ziel, die CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte in der Europäischen Union auf durchschnittlich 125 g/km zu senken.

Bei der neuen C-Klasse verbrauchen einzelne Modelle rund 30 % weniger als der Vorgänger. Der S 500 PLUG-IN HYBRID¹ verbindet die Fahrleistungen eines Achtzylinder-Motors mit dem Verbrauch eines Kleinwagens und ermöglicht bis zu 33 km völlig emissionsfreies Fahren. Die konsequente Hybridisierung ist ein wichtiger Bestandteil der Antriebsstrategie von Mercedes-Benz Cars. Im Zeitraum 2014 bis 2017 wollen wir insgesamt zehn Plug-in-Hybrid-Modelle auf den Markt bringen. Im Jahr 2014 haben wir das Angebot serienmäßig hergestellter Elektrofahrzeuge um die neue B-Klasse mit elektrischem Antrieb für die USA und Europa ergänzt. Unter der Marke DENZA bieten wir ein Elektrofahrzeug ausschließlich für den chinesischen Markt an. Gemeinsam mit Ford und unserem strategischen Kooperationspartner Nissan treiben wir die Kommerzialisierung von Brennstoffzellenfahrzeugen weiter voran. Dass Brennstoffzellenfahrzeuge serientauglich sind, bewies im Herbst 2014 eine B-Klasse F-CELL² aus der aktuellen Brennstoffzellenflotte von Mercedes-Benz. Das Fahrzeug stellte mit 300.000 unter normalen Alltagsbedingungen gefahrenen Kilometern einen Dauerlaufrekord auf. Um die notwendige Infrastruktur bereitzustellen, kooperieren wir beim Ausbau des Wasserstoff-Tankstellennetzes in Deutschland mit führenden Industrieunternehmen.

1 S 500 PLUG-IN HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 2,8; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 65; Stromverbrauch in kWh/100 km 13,5;

2 B-Klasse F-CELL: H₂-Verbrauch in kg/100 km 0,97; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.

Auch bei unseren Lkw und Bussen senken wir den Verbrauch kontinuierlich. Zur Erfüllung der Euro-VI-Abgasnorm, die im Jahr 2014 bei Lkw und Bussen in Kraft getreten ist, waren aufwendige Technologien zur Abgasnachbehandlung erforderlich, die den Verbrauch zunächst einmal erhöhen. Durch verschiedene Maßnahmen, zum Beispiel effizientere Motoren oder eine verbesserte Aerodynamik, konnten wir diesen Effekt jedoch kompensieren, sodass im Jahr 2014 in Summe weitere Einsparungen möglich waren. So hat der Actros in vielen Verbrauchstests seine Vorreiterrolle in Bezug auf Wirtschaftlichkeit unter Beweis gestellt. Mit neuen kraftstoffsparenden Technologien, wie dem innovativen Assistenzsystem Predictive Powertrain Control (PPC), arbeiten wir kontinuierlich daran, den Kraftstoffverbrauch weiter zu reduzieren. Auf dem nordamerikanischen Markt ist der Freightliner Cascadia Evolution derzeit der Schwer-Lkw mit dem geringsten Kraftstoffverbrauch. Auch bei den Bussen haben wir mit den neuen Euro-VI-Modellen eine Reduzierung des Verbrauchs von bis zu 8% erreicht. In der Hybridtechnologie sind wir bei Nutzfahrzeugen weltweit führend. Der Canter Eco Hybrid spart bis zu 23% Kraftstoff und amortisiert seinen Mehrpreis in nur wenigen Jahren. Mit dem emissionsfreien FUSO Canter E-CELL, der im Kundenversuch getestet wird, haben wir heute schon eine Antwort auf die künftig zunehmenden Emissionsbeschränkungen in Ballungsgebieten.

In Europa wollen wir den Verbrauch unserer Lkw-Flotte im Zeitraum von 2005 bis 2020 um 20% reduzieren. Wir haben gegenüber dem Jahr 2005 mit Einführung der neuen Actros-Baureihe im Jahr 2011 bereits 10% Reduktion beim Verbrauch und bei den CO₂-Emissionen erreicht und arbeiten konsequent an der Realisierung der nächsten 10%.

Auch was die aktive und passive Sicherheit betrifft, werden wir bei Pkw und Nutzfahrzeugen unsere Vorreiterrolle weiter ausbauen. Unser Ziel ist es, Sicherheit auf höchstem Niveau für alle Baureihen verfügbar zu machen. Das im Jahr 2014 neu eingeführte C-Klasse T-Modell übernimmt dabei neue und um wesentliche Funktionen erweiterte Assistenzsysteme aus der S- und E-Klasse. Aber auch bei unseren kleineren Fahrzeugen sind wir, was die Sicherheit betrifft, vorne. Mit dem in der neuen Generation der B-Klasse serienmäßig enthaltenen COLLISION PREVENTION ASSIST PLUS kann die Zahl schwerer Auffahrunfälle im Vergleich zu Fahrzeugen ohne ein entsprechendes System um bis zu 30% gesenkt werden. Das Forschungsfahrzeug S 500 INTELLIGENT DRIVE ist ein Meilenstein auf dem Weg zum autonomen Fahren. Bereits Ende dieser Dekade wollen wir in einem Serienfahrzeug autonomes Fahren ermöglichen. Mit dem Mercedes-Benz Future Truck 2025 werden wir autonomes Fahren auch beim Lkw realisieren und damit für mehr Sicherheit auf den Autobahnen sorgen. Mithilfe des neuen Blind Spot Assist lassen sich Kollisionen beim Abbiegen verhindern. Und mit dem Active Brake Assist 3 wird das Fahrzeug schon heute vor stehenden Hindernissen durch Vollbremsung zum Stillstand gebracht.

Vernetzung und neue Mobilitätskonzepte maßgebend

vorantreiben. In den nächsten zehn Jahren werden rund 60% der Weltbevölkerung in Städten leben. Und digitale Technologien verändern Produkte sowie Dienstleistungen und nehmen Einfluss auf die komplette Wertschöpfung unseres Unternehmens in einem bisher nicht bekannten Ausmaß. Für Daimler entstehen neue Geschäftspotenziale, die wir in zweifacher Hinsicht nutzen wollen: Zum einen bauen wir unser Angebot an Mobilitätsdienstleistungen weiter aus. Hierzu zählen unterschiedliche Mobilitätskonzepte für den privaten, geschäftlichen und öffentlichen Bereich, zum Beispiel car2go, CharterWay, Bus Rapid Transit (BRT) oder die Mobilitätsplattform »moovel«. Mit moovel bieten wir unseren Kunden die Möglichkeit, unterschiedliche individuelle und öffentliche Mobilitätsangebote optimal miteinander zu verbinden und über ein Bezahlsystem abzurechnen. car2go, unser erstes und erfolgreichstes Geschäft bei Mobilitätsdienstleistungen, bauen wir international weiter aus und nutzen es als integralen Bestandteil von moovel. Zum Jahresende 2014 war car2go mit 29 Standorten in Europa und Nordamerika vertreten, und die Mobilitätsangebote von moovel verzeichneten erstmals mehr als eine Million Kunden. Unser Geschäft mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen haben wir für den Individualkunden in einer eigenen Gesellschaft, der moovel GmbH, innerhalb des Geschäftsfelds Daimler Financial Services gebündelt. Darüber hinaus sichern und erweitern wir unser Angebot zum Beispiel durch die Übernahme des mytaxi-Anbieters Intelligent Apps GmbH sowie des US-amerikanischen Mobilitätsanbieters RideScout LLC. Mit diesen Akquisitionen stärkt moovel die Präsenz im internationalen Mobilitätsmarkt und beschleunigt die globale Entwicklung dieser Wachstumsbranche.

Zum anderen erproben und erweitern wir unser Angebot im Bereich innovativer Dienstleistungen insbesondere auf der Grundlage zunehmender Digitalisierung und Vernetzung. Unter der Servicedachmarke »Mercedes me« bündeln wir alle bestehenden und künftigen Dienstleistungsangebote für unsere Kunden in einer digitalen Plattform im Internet. Zu »Mercedes me« gehört unter anderem der neue Service »Mercedes connect me«, der über ein integriertes Kom-Modul im Fahrzeug nutzbar ist. Zum verfügbaren Service zählen beispielsweise Unfall-, Wartungs- und Pannenmanagement sowie die Telediagnose. Der Roll-out wurde mit dem C-Klasse T-Modell und der neuen Generation der B-Klasse 2014 gestartet.

Auch im Lkw-Bereich erweitern wir unser Angebot mit digitalen Dienstleistungen. Mit dem in Nordamerika verfügbaren »Detroit Virtual Technician« kann das Kundenservicecenter unseres Motoren- und Aggregateherstellers Detroit die Motordaten analysieren, Probleme diagnostizieren und den notwendigen Service beauftragen.

Umfangreiche Investitionen in die Zukunft des Unternehmens

Um unsere Wachstumsstrategie mit neuen Produkten, innovativen Technologien und modernen Produktionskapazitäten umzusetzen, führen wir unsere Investitionsoffensive in den kommenden Jahren mit Nachdruck fort. Insgesamt werden wir deshalb in den Jahren 2015 und 2016 rund 11 Mrd. € in Sachanlagen sowie mehr als 13 Mrd. € in Forschungs- und Entwicklungsprojekte investieren. ↗ **A.10 bis A.13**

Die Sachinvestitionen gehen im Wesentlichen in die Produktionsvorbereitungen für unsere neuen Modelle, die Modernisierung und Neuausrichtung unserer Produktionsanlagen in Deutschland, die lokale Produktion in den Wachstumsmärkten sowie den Ausbau unserer Vertriebsorganisation.

⌚ vgl. S. 92

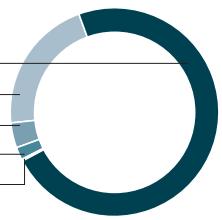
Unsere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung fließen vor allem in neue Produkte sowie innovative Antriebs- und Sicherheitstechnologien. Im Zeitraum 2012 bis 2020 bringen wir insgesamt mehr als 30 neue Pkw-Modelle auf den Markt, und auch bei den Nutzfahrzeugen werden wir unser Modellangebot konsequent weiterentwickeln. Darüber hinaus wollen wir den Verbrauch unserer Fahrzeuge und damit auch die CO₂-Emissionen unter anderem auch durch innovative Hybridantriebe weiter deutlich reduzieren. In den Bereichen Sicherheit und autonomes Fahren werden wir bei Pkw und Nutzfahrzeugen auch künftig Maßstäbe setzen. ⌚ vgl. S. 104f.

A.10

Sachinvestitionen 2015 – 2016

in %

Mercedes-Benz Cars	73 %
Daimler Trucks	21 %
Mercedes-Benz Vans	4 %
Daimler Buses	2 %
Daimler Financial Services	0,3 %



A.11

Sachinvestitionen

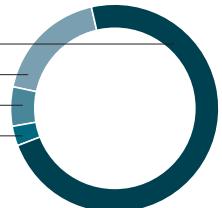
	Ist 2013	Ist 2014	2015 – 2016
in Milliarden €			
Daimler-Konzern	5,0	4,8	11,1
Mercedes-Benz Cars	3,7	3,6	8,1
Daimler Trucks	0,8	0,8	2,3
Mercedes-Benz Vans	0,3	0,3	0,5
Daimler Buses	0,1	0,1	0,2
Daimler Financial Services	0,02	0,02	0,03

A.12

Forschungs- und Entwicklungsleistungen 2015 – 2016

in %

Mercedes-Benz Cars	73 %
Daimler Trucks	18 %
Mercedes-Benz Vans	6 %
Daimler Buses	3 %



A.13

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

	Ist 2013	Ist 2014	2015 – 2016
in Milliarden €			
Daimler-Konzern	5,5	5,7	13,3
Mercedes-Benz Cars	3,8	4,0	9,7
Daimler Trucks	1,2	1,2	2,4
Mercedes-Benz Vans	0,3	0,3	0,8
Daimler Buses	0,2	0,2	0,4

Wir setzen neue Maßstäbe mit richtungsweisenden Innovationen.

Das Jahr 2014 war für Daimler insgesamt sehr erfolgreich. Absatz und Umsatz haben wir erneut deutlich gesteigert, und auch die Ertragskraft des Unternehmens konnten wir kontinuierlich verbessern. Unsere Kunden haben wir mit zahlreichen neuen Produkten begeistert. Mit richtungsweisenden Innovationen konnten wir vor allem bei der Sicherheit und der Umweltverträglichkeit unserer Fahrzeuge neue Maßstäbe setzen. Im Jahr 2015 werden wir unsere Wachstumsoffensive fortsetzen und die Effizienz unserer Prozesse weiter verbessern.

B | Zusammengefasster Lagebericht.

Grundlagen des Konzerns	72	Nachhaltigkeit	101
Geschäftsmodell	72	Nachhaltigkeit bei Daimler	101
Portfolioänderungen und strategische Kooperationen	74	Forschung und Entwicklung	102
Steuerungssystem	75	Innovation und Sicherheit	104
Erklärung zur Unternehmensführung	76	Umweltschutz	108
		Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	111
		Gesellschaftliche Verantwortung	113
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf	77	Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	116
Weltwirtschaft	77		
Automobilmärkte	78		
Geschäftsentwicklung	79	Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2014	117
Ertragslage	82	Vergütungsbericht	118
EBIT	82	Grundsätze der Vergütung des Vorstands	118
Gewinn- und Verlustrechnung	85	Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2014	121
Dividende	86	Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit	122
Net Operating Profit	86	Vergütung des Aufsichtsrats	128
Value Added	86		
		Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen	129
Finanzlage	88		
Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements	88	Risiko- und Chancenbericht	132
Cash Flow	89	Risiko- und Chancenmanagementsystem	132
Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Finanzgarantien sowie Eventualverbindlichkeiten	91	Risiken und Chancen	134
Investitionen	92	Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen	134
Refinanzierung	92	Unternehmensspezifische Risiken und Chancen	140
Rating	94	Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen	142
		Risiken aus Garantien und rechtliche Risiken	144
		Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation	145
Vermögenslage	95		
Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)	98	Prognosebericht	146
Ertragslage	98	Weltwirtschaft	146
Vermögens- und Finanzlage	99	Automobilmärkte	147
Risiken und Chancen	100	Absatz	148
Prognosebericht	100	Umsatz und Ergebnis	149
		Free Cash Flow und Liquidität	150
		Dividende	150
		Investitionen	150
		Forschung und Entwicklung	150
		Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	151
		Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung	151

Grundlagen des Konzerns.

Geschäftsmodell

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

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 eröffnen Daimler beachtliche Vorteile im internationalen Wettbewerb und zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten. Außerdem können wir unsere innovativen Antriebs- und Sicherheitstechnologien in einem umfangreichen Fahrzeugportfolio einsetzen und gleichzeitig die Erfahrungen sowie das Know-how aus allen Teilen des Konzerns nutzen.

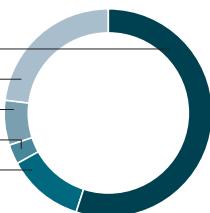
Im Jahr 2014 steigerte Daimler seinen Umsatz um 10% auf 129,9 Mrd. €. Die einzelnen Geschäftsfelder haben zum Gesamtumsatz wie folgt beigetragen: Mercedes-Benz Cars 55%, Daimler Trucks 23%, Mercedes-Benz Vans 7%, Daimler Buses 3% und Daimler Financial Services 12%. Rund 280.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren zum Jahresende 2014 weltweit für Daimler tätig.

Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** umfasst ein breites Spektrum an Premiumfahrzeugen der Marke Mercedes-Benz mit den Sub-Marken Mercedes-AMG und Mercedes-Maybach, das von den Kompaktklassenmodellen der A- und B-Klasse über verschiedene Geländewagen, Roadster, Coupés und Cabrios bis hin zu den Luxuslimousinen der S-Klasse reicht. Hinzu kommen die hochwertigen Kleinwagen der Marke smart. Der Schwerpunkt der Produktion liegt in Deutschland, das Geschäftsfeld fertigt aber auch in den USA, in China, Frankreich, Ungarn, Rumänien, Südafrika, Indien, Vietnam sowie in Indonesien, und seit August 2013 läuft die A-Klasse in unserem Auftrag auch bei Valmet Automotive in Finnland vom Band. Weltweit verfügt Mercedes-Benz Cars derzeit über 18 Produktionsstätten. Mittelfristig erwarten wir weltweit ein deutliches Wachstum der Automobilnachfrage und überdurchschnittliche Zuwächse im Segment der Premium-Pkw. Damit wir dieses Potenzial ausschöpfen können, schaffen wir zusätzliche Produktionskapazitäten – insbesondere bei Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) in China sowie in unseren Werken in den USA und in Indien. Darüber hinaus werden wir unser globales Produktionsnetzwerk um einen neuen Standort in Brasilien erweitern. Dort sollen ab dem Jahr 2016 die nächste Generation der C-Klasse sowie der kompakte Geländewagen GLA für den lokalen Markt gefertigt werden. Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Cars waren im Jahr 2014 Deutschland mit 16% des Absatzes, die übrigen Märkte Westeuropas (23%), die USA (20%) und China (17%).

B.01

Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern

Mercedes-Benz Cars	55%
Daimler Trucks	23%
Mercedes-Benz Vans	7%
Daimler Buses	3%
Daimler Financial Services	12%



Als der größte weltweit aufgestellte Hersteller von Lkw über 6 t entwickelt und fertigt das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** in einem globalen Verbund Lkw der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star, FUSO und BharatBenz. Die insgesamt 27 Produktionsstandorte befinden sich in der NAFTA (14, davon 11 in den USA und 3 in Mexiko), in Europa (7), in Asien (3), in Südamerika (2) und in Afrika (1). In China fertigt die Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), ein Gemeinschaftsunternehmen mit unserem chinesischen Partner Beiqi Foton Motor Co., Ltd., seit Juli 2012 Lkw der Marke Auman. Die Produktpalette von Daimler Trucks umfasst leichte,

mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr sowie Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich eingesetzt werden. Aufgrund der engen produktionstechnischen Verknüpfung zählen auch die Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO zum Produktangebot von Daimler Trucks. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Geschäftsfeld waren im Jahr 2014 Asien mit 34%, die NAFTA-Region (33%), Westeuropa (12%) und Lateinamerika ohne Mexiko (9%).

Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Vans** besteht im Segment der mittelschweren und schweren Transporter aus den Baureihen Vito und Sprinter. Nach unten runden wir unser Portfolio mit dem City-Van Mercedes-Benz Citan ab und sind damit Komplettanbieter im Transportergeschäft. Darüber hinaus haben wir im Jahr 2014 mit der neuen V-Klasse eine neue Großraumlimousine eingeführt. Den Viano fertigen wir weiterhin in China für Privatkunden. Das Geschäftsfeld produziert an insgesamt neun Standorten: in Deutschland, Spanien, USA, Argentinien, im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens Fujian Benz Automotive Co., Ltd. in China und im Rahmen der strategischen Allianz mit Renault-Nissan in Frankreich. Der Mercedes-Benz Sprinter Classic wird in unserem Auftrag von unserem Partner GAZ in Russland gefertigt. Die wichtigsten Märkte liegen mit insgesamt 65 % des Absatzes bislang noch in Westeuropa. Im Rahmen unserer Geschäftsfeldstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« erschließen wir über entsprechende Vertriebs- und Produktionsaktivitäten vor Ort zunehmend aber auch die Wachstumsmärkte in Südamerika und Asien sowie den russischen Markt. Die Potenziale des expandierenden nordamerikanischen Transportermarktes wollen wir künftig durch die Produktion des Sprinter vor Ort und die Einführung des Vito noch besser nutzen. In den USA wird der Sprinter nicht nur als Mercedes-Benz Fahrzeug, sondern auch unter der Marke Freightliner angeboten.

Mit den Marken Mercedes-Benz und Setra ist **Daimler Buses** in seinen Kernmärkten im Segment über 8 t uneingeschränkt Marktführer. Das Angebot umfasst Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie Fahrgestelle. Die größten der insgesamt 13 Produktionsstandorte liegen in Deutschland, Frankreich, Spanien, der Türkei, Argentinien, Brasilien und Mexiko. Außerdem haben wir im Berichtsjahr den Grundstein für ein neues Buswerk in Indien gelegt, das im Jahr 2015 den Betrieb aufnehmen soll. 23 % des Umsatzes erzielte Daimler Buses im Jahr 2014 in Westeuropa und in Lateinamerika (ohne Mexiko) 53%. 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.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** unterstützt weltweit den Absatz der Automobilmarken des Daimler-Konzerns in 40 Ländern. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasingangebote für Endkunden und Händler. Zum Leistungsspektrum gehören auch Versicherungen, Flottenmanagement, Anlageprodukte und Kreditkarten sowie verschiedene Mobilitätsdienstleistungen wie die Mobilitätsplattform moovel, die App mytaxi oder das flexible Mobilitätskonzept car2go. Die Schwerpunkte der Aktivitäten liegen in Westeuropa und Nordamerika, zunehmend aber auch in Asien. Im Berichtsjahr finanzierte oder verleaste Daimler Financial Services mehr als 40% der Fahrzeuge aus dem Hause Daimler. Das Vertragsvolumen von 99,0 Mrd. € entspricht einem Bestand von über 3,3 Mio. Fahrzeugen. Am Konsortium Toll Collect, das in Deutschland ein System zur elektronischen Mauterhebung bei Lkw betreibt, ist Daimler Financial Services mit 45 % beteiligt.

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

B.02

Daimler-Konzernstruktur 2014

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services
Umsatz	73,6 Mrd. €	32,4 Mrd. €	10,0 Mrd. €	4,2 Mrd. €	16,0 Mrd. €
Mitarbeiter	129.106	82.743	15.782	16.631	8.878
Marken	 Mercedes-Benz   	 Mercedes-Benz    	 Mercedes-Benz 		    

Portfolioveränderungen und strategische Kooperationen

Mit gezielten Investitionen und richtungsweisenden Partnerschaften haben wir im Jahr 2014 unser Kerngeschäft gestärkt und zusätzliche Wachstumspotenziale erschlossen. Dabei haben wir uns auf die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres bestehenden Geschäftspfolios konzentriert.

Daimler veräußert Beteiligung an Rolls-Royce Power Systems Holding.

Im März 2014 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG entschieden, die Option zum Verkauf der Beteiligung an der Rolls-Royce Power Systems Holding (RRPSH) an den anderen Gesellschafter auszuüben. Die Übernahme der Daimler-Anteile ermöglicht es Rolls-Royce, die Gesellschaft durch die Einbringung weiterer eigener Aktivitäten und Technologien zu stärken. Auf Basis langfristiger Lieferverträge wird Daimler auch künftig ein wichtiger Lieferant von schweren und mittelschweren Dieselmotoren an Rolls-Royce Power Systems sein. Darüber hinaus plant Daimler, sein Geschäft mit Motoren und Antriebssystemen für professionelle Anwendungen abseits von Bussen und Lkw (»Off-Highway«) weiter auszubauen. Aus der Transaktion sind Daimler im dritten Quartal 2,4 Mrd. € zugeflossen. Daimler wird die Erlöse zur Stärkung seines Kerngeschäfts einsetzen.

Strategische Partnerschaft in China gestärkt. Ebenfalls im März 2014 haben die Daimler AG und ihr chinesischer Partner Beijing Automotive Industry Corporation (BAIC) eine Vereinbarung zur Erweiterung der Produktionskapazitäten bei Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) unterzeichnet. Damit bauen wir unser Engagement in China und die strategische Partnerschaft mit BAIC weiter aus. Bei BBAC werden derzeit insgesamt rund 4 Mrd. € investiert, davon bis zum Jahr 2015 rund 1 Mrd. € allein in den Kapazitätsausbau der lokalen Pkw- und Motorenproduktion. Die bestehenden Fertigungskapazitäten bei BBAC für die C-Klasse, die E-Klasse und den GLK werden auf über 200.000 Einheiten bis zum Jahr 2015 ausgelegt und somit mehr als verdoppelt. Darin enthalten ist auch der kompakte Geländewagen GLA, der ab 2015 bei BBAC gefertigt wird.

Bereits im November 2013 hatte Daimler seine strategische Partnerschaft mit BAIC noch einmal vertieft und sich mit 12% an BAIC Motor, der Pkw-Sparte der BAIC Group, beteiligt. Seit Dezember 2014 ist BAIC Motor an der Börse in Hongkong notiert.

moovel GmbH bündelt Mobilitätsdienste. Im April 2014 wurde die Dachgesellschaft der Mobilitätsdienste car2go, car2go black und moovel in moovel GmbH umbenannt. Mit der Mobilitäts-App moovel bietet das Unternehmen einen zentralen Zugang zu zahlreichen Mobilitätsdiensten. Im Jahr 2014 wurde die App ausgebaut und in weiteren Städten angeboten – national und international. Gleichzeitig werden neue Partner eingebunden: Kunden haben dann in ihrer individuellen Mobilität noch mehr Wahlmöglichkeiten, um von A nach B zu gelangen. Mit der Umbenennung unterstreichen wir die Bedeutung der Mobilitätsplattform und die starke Ausrichtung auf die Kunden.

Im September 2014 hat moovel den mytaxi-Anbieter Intelligent Apps GmbH zu 100% sowie den US-amerikanischen Mobilitätsanbieter RideScout LLC übernommen. mytaxi ist die weltweit erste App, die eine direkte Verbindung zwischen Fahrgäst und Taxifahrer ermöglicht. Die moovel GmbH ist bereits seit Anfang 2012 an mytaxi beteiligt. RideScout ist als Anbieter der führenden Mobilitäts-App in Nordamerika bekannt. RideScout bietet eine App-basierte Mobilitätsplattform, die in knapp 70 Städten Nordamerikas den besten Weg vom Start zum Ziel aufzeigt. Mit der Akquisition stärkt moovel die Präsenz im internationalen Mobilitätsmarkt und beschleunigt die internationale Entwicklung.

Daimler übernimmt Batterieaktivitäten. Im April 2014 haben die Daimler AG und die Evonik Industries AG ihre Aktivitäten auf dem Gebiet der Elektromobilität in Kamenz und Kirchheim/Teck neu geordnet. Daimler übernahm die bisher von Evonik gehaltenen Anteile an der Li-Tec Battery GmbH (50,1%) und Deutsche ACCUmatic GmbH & Co. KG (10%) und ist nun Alleineigentümer der beiden Unternehmen. Aufgrund der zunehmenden Konzentration der Fertigung von Batteriezellen bei einigen großen Spezialisten und des extremen Preiswettbewerbs zwischen den großen Zellherstellern sind Batteriezellen inzwischen ein günstiges Massenprodukt. Für uns ist es deshalb nicht mehr wirtschaftlich, Batteriezellen speziell für automobile Anwendungen zu produzieren. Daher haben wir beschlossen, die Zellproduktion bei Li-Tec Ende des Jahres 2015 einzustellen. Die Entwicklung kompletter Batteriesysteme erfordert hingegen nach wie vor ein sehr spezifisches Know-how, das wir uns in den zurückliegenden Jahren erarbeitet haben und auch weiterhin nutzen wollen. Die Deutsche ACCUmatic wird deshalb die Kapazitäten für Lithium-Ionen-Batterien am Standort Kamenz deutlich ausbauen. Hierzu werden in den kommenden Jahren rund 100 Mio. € investiert.

Zusätzliche Kapazitäten für Getriebeproduktion. Um die weitere Zunahme der Nachfrage bei Automatikgetrieben erfolgreich bedienen zu können, wurde im April 2014 bei unserem rumänischen Tochterunternehmen Star Transmission der Grundstein für ein neues Montagewerk gelegt. Diese zusätzlichen Kapazitäten in Sebes ergänzen die bestehende Getriebeproduktion im Werk Untertürkheim. Ab 2016 wird hier das neue Neungang-Automatikgetriebe 9G-TRONIC von Mercedes-Benz montiert.

Kooperation mit Renault-Nissan erweitert. Weiterhin sehr erfolgreich verläuft die Partnerschaft zwischen Daimler und Renault-Nissan: Die Zahl der gemeinsamen Projekte hat sich von drei Vorhaben zu Beginn der Kooperation im Jahr 2010 auf nunmehr zwölf vervierfacht.

Ein Meilenstein war im Jahr 2014 die Markteinführung der ersten von Grund auf gemeinsam entwickelten Fahrzeuge: der neue Renault Twingo und die neuen smart Modelle fortwo und forfour. Der smart fortwo wird im smart Werk im französischen Hambach gefertigt, der Renault Twingo und der smart forfour bei Renault im Werk Novo Mesto (Slowenien). Der Renault Twingo ging im September in Europa in den Verkauf, gefolgt vom smart fortwo und smart forfour im November.

Im Juni begann im neuen Motorenwerk im US-amerikanischen Bundesstaat Tennessee die gemeinsame Produktion eines Zweiliter-Vierzylinder-Turbolader-Benzinmotors. Die im Infiniti Decherd-Powertrain-Werk hergestellten Motoren werden zunächst in die Modelle der Sportlimousine Infiniti Q50 für den europäischen Markt und der Mercedes-Benz C-Klasse eingebaut. Das neue Werk wird nach Abschluss des Produktionsanlaufs eine Produktionskapazität von 250.000 Motoren pro Jahr haben.

Ebenfalls im Juni 2014 haben Renault-Nissan und die Daimler AG eine Vereinbarung zur Entwicklung von Kompaktfahrzeugen der Premiumklasse und einer gemeinsamen Produktion in Mexiko bekannt gegeben. Ein neues 50:50-Joint-Venture ist verantwortlich für den Bau und den Betrieb des neuen Werks in Aguascalientes, Mexiko. Das neue Werk entsteht in unmittelbarer Nähe eines bereits bestehenden Nissan Werks und wird nach Abschluss der Anlaufphase eine jährliche Kapazität von 300.000 Fahrzeugen bieten. Der Produktionsbeginn mit Infiniti Modellen ist für das Jahr 2017 geplant. Ab 2018 soll dann die Produktion von Fahrzeugen der Marke Mercedes-Benz folgen.

Für das Transportersegment haben die Daimler-Tochter Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) und Nissan Motor Co. Ltd. im Oktober 2014 einen Vertrag über die Lieferung fertiger Nutzfahrzeuge für den Export unterschrieben. Der Vertrag sieht die Lieferung von Nissans Transporter »NV350 Urvan« (Fahrzeuggesamtgewicht: 3,5t) an Mitsubishi Fuso vor, das diesen seit Ende 2014 als »Canter Van« im Nahen und Mittleren Osten anbietet.

Zusammenarbeit mit Tesla neu strukturiert. Im Oktober hat Daimler die Zusammenarbeit mit Tesla Motors Inc. neu geordnet. In diesem Zusammenhang haben wir die Ende 2013 abgeschlossene Kursabsicherung aufgelöst und die Anteile an Tesla von rund 4 % abgegeben. Für die Partnerschaft und Zusammenarbeit mit Tesla ist eine Finanzbeteiligung nicht notwendig. Aus dem Verkauf der Anteile an Tesla ergab sich ein Mittelzufluss in Höhe von rund 0,6 Mrd. €. Diese Mittel werden für die Stärkung des operativen Geschäfts verwendet. Die Zusammenarbeit mit Tesla ist auch künftig ein wichtiger Baustein unserer Aktivitäten auf dem Gebiet der Elektromobilität.

Beteiligung an MV Agusta. Im Oktober 2014 haben Mercedes-AMG und der Motorradhersteller MV Agusta einen Kooperationsvertrag über eine langfristige Partnerschaft unterzeichnet. Die Kooperation der beiden Marken mit langer Tradition und Historie umfasst die Zusammenarbeit bei Marketing und Vertrieb. Nach der Zustimmung durch die zuständigen Kartellbehörden hat die Mercedes-AMG GmbH im November 2014 25 % der Unternehmensanteile an MV Agusta S.p.A. übernommen.

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 Geschäftsfelderebene 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**

Im Geschäftsjahr 2014 erreichte der Value Added 4,4 (i.V. 5,9) Mrd. €. Die quantitative Entwicklung des Value Added und der übrigen finanziellen Steuerungsgrößen wird im Kapitel Ertragslage erläutert. ↗ vgl. S. 86 f.

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 Wert schaffen.

Ergebnisgröße. Als operative Ergebnisgröße für die Geschäftsfelder wird das EBIT herangezogen. Als Ergebnis vor Zinsen und Ertragsteuern reflektiert das EBIT die Ergebnisverantwortung der Geschäftsfelder. Die operative Ergebnisgröße auf Konzernebene ist der Net Operating Profit. Dieser beinhaltet zusätzlich zum EBIT der Geschäftsfelder auch Ergebniseffekte, die nicht durch die Geschäftsfelder zu verantworten sind. Hierzu zählen Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten. ↗ **B.12** auf S. 82

B.03

Berechnung des Value Added

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

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

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 – der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend – auf Basis des Eigenkapitals. Die Net Assets des Konzerns beinhalten zusätzlich zu den operativen Net Assets der industriellen Geschäftsfelder und dem Eigenkapital von Daimler Financial Services noch Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten, die nicht den Geschäftsfeldern zugeordnet werden können. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet.

☞ vgl. S. 87

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 Pensionsverpflichtungen des Industriegeschäfts berücksichtigt; mit umgekehrten Vorzeichen werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds des Industriegeschäfts einbezogen. Der Eigenkapitalkostensatz wird entsprechend dem Capital-Asset-Pricing-Modell (CAPM) bestimmt, also durch den Zinssatz für langfristige, risikofreie Wertpapiere (zum Beispiel deutsche Staatsanleihen) zuzüglich einer Risikoprämie für das spezifische Risiko der Anlage in Aktien der Daimler AG. Während sich der Fremdkapitalkostensatz aus dem Verzinsungsanspruch der Gläubiger unserer Finanzierungsverbindlichkeiten ergibt, werden der Kostensatz für Pensionsverpflichtungen sowie die erwartete Rendite der Planvermögen 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 – wie im Bankengeschäft üblich – auf die Eigenkapitalrendite abgestellt.

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

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

Detaillierte Angaben zur Entwicklung nicht-finanzieller Leistungsindikatoren finden Sie in den Kapiteln »Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf« und »Nachhaltigkeit«.

☞ vgl. S. 77 ff. und S. 101 ff. Zu »Integrität und Compliance« verweisen wir auf die Seiten ☞ 179 ff.

Erklärung zur Unternehmensführung

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

B.04

Kapitalkostensatz

	2014	2013
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 konnte die Weltwirtschaft mit einem realen Wachstum von 2,7% die von uns gehegten Hoffnungen auf eine spürbarere Beschleunigung nicht erfüllen; sie expandierte wie in den beiden Vorjahren erneut unterhalb des langfristigen Trends. **B.05** Ursächlich für diese Entwicklung waren dabei vor allem die anhaltende Nachfrageschwäche in der europäischen Währungsunion sowie die schwierige konjunkturelle Lage in einigen wichtigen Schwellenländern. Die globalen Finanzmärkte waren im Jahresverlauf von erheblichen Kursschwankungen geprägt. Dies gilt auch für die Rohstoffpreise, die jedoch in der zweiten Jahreshälfte merklich zurückgingen, allen voran die Rohölpreise.

Die Volkswirtschaften der Industrieländer haben im Vergleich zum Vorjahr ein wenig an Dynamik zugelegt. Zusammengenommen ist das reale Bruttoinlandsprodukt (BIP) dieser Länder um rund 1,7% gestiegen. Besonders erfreulich war dabei der dynamische Konjunkturverlauf in den USA. Dort erzielte die Wirtschaft nach dem witterungsbedingten Rückgang vom ersten Quartal Zuwächse deutlich über 3%. Ohne den negativen Basiseffekt des ersten Quartals hätte hier das gesamtwirtschaftliche Wachstum im Jahr 2014 über den erreichten rund 2,5% gelegen. In Japan war das Konjunkturmuster des Berichtsjahres durch die markante Erhöhung der Mehrwertsteuer zu Beginn des zweiten Quartals und die damit verbundenen Vorzieheffekte geprägt. Insgesamt war dort ein Wachstum von weniger als einem halben Prozent zu verzeichnen.

Während die Konjunktur gerade in den angelsächsischen Volkswirtschaften recht robust war – auch die britische Wirtschaft wies mit 2,6% ein dynamisches Wachstum auf, fiel die Europäische Währungsunion im Vergleich deutlich zurück. Insgesamt konnte zwar die Rezession des Vorjahrs überwunden werden, aber das Wachstum erreichte nicht einmal 1%. Besonders belastend erwiesen sich dabei die konjunkturelle Schwäche in den größeren Volkswirtschaften wie Frankreich und Italien sowie die Tatsache, dass auch die deutsche Wirtschaft in der zweiten Jahreshälfte kaum noch Impulse beisteuern konnte. Eher erfreulich entwickelten sich dagegen die letzten Jahren Rezessionsländer wie Spanien, Irland oder Portugal. Angesichts der anhaltenden Deflationssorgen sowie der schwachen Kreditvergabe forcierte die Europäische Zentralbank im Jahresverlauf ihre expansiven Maßnahmen.

Im Gegensatz zu den Industrieländern ging das gesamtwirtschaftliche Wachstumstempo der Schwellenländer im Berichtsjahr erneut zurück. Es lag bei nur noch rund 4% und wurde zudem von teilweise markanten Währungsabwertungen und anziehenden Inflationsraten begleitet. Während die konjunkturelle Abschwächung in China auf eine Zuwachsrate von 7,4% im Zuge der Umstrukturierung der Wirtschaft noch den Erwartungen entsprach, enttäuschte vor allem die ökonomische Entwicklung in Volkswirtschaften wie Brasilien, Argentinien, Südafrika oder Russland. Im Fall Russlands beeinträchtigten der Konflikt mit der Ukraine und die damit verbundenen Wirtschaftssanktionen sowie der drastische Verfall der Ölpreise die Wirtschaft zusätzlich.

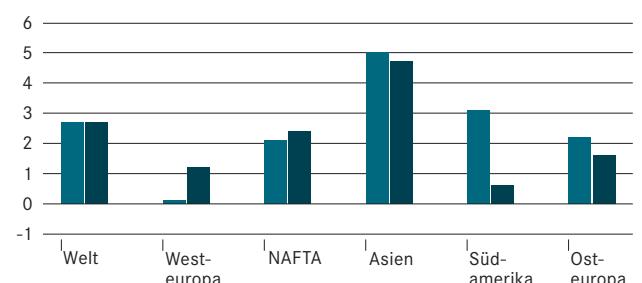
In diesem weltwirtschaftlichen Umfeld waren die Wechselkurse teilweise sehr volatil. So pendelte der Kurs des US-Dollar zum Euro im Jahresverlauf zwischen Werten von 1,21 bis 1,40. Zum Jahresende war der Euro mit 1,21 US-\$ knapp 12% schwächer als ein Jahr zuvor. Erneut recht ausgeprägt war die Schwankungsbreite des japanischen Yen gegenüber dem Euro mit einem Korridor von 134 bis 150. Hier lag der Wert des Euro gegenüber dem Yen zum Jahresende nahezu auf dem Vorjahresniveau. Gegenüber dem britischen Pfund schloss der Euro bei etwas weniger volatilem Verlauf zum Jahresende mit einer Abwertung von knapp 7%. Während der Euro im Jahresverlauf gegenüber dem russischen Rubel um 55% an Wert gewann, war er gegenüber dem brasilianischen Real bei hoher unterjähriger Volatilität zum Jahresende etwas schwächer (-1%) als ein Jahr zuvor.

B.05

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt real in % zum Vorjahr

2013
2014



Quelle: IHS Global Insight, S/DM

Automobilmärkte

Die weiterhin nur moderate weltwirtschaftliche Dynamik machte sich im Gesamtjahr 2014 auch mit einem geringeren Zuwachs der **globalen Pkw-Nachfrage** bemerkbar. Bei beträchtlichen regionalen Unterschieden übertraf der weltweite Markt das Vorjahresniveau nur um rund 3,5% und damit etwas weniger deutlich als von uns ursprünglich erwartet. ↗ **B.06**

Die höchsten Beiträge zum globalen Absatzwachstum steuerten im zurückliegenden Jahr erneut der chinesische und der US-amerikanische Pkw-Markt bei. In China stieg die Nachfrage um rund 10%, sodass der Markt mit einer Größenordnung von 18 Mio. verkauften Autos seine Stellung als weltgrößter Absatzmarkt ausbauen konnte. Ähnlich positiv entwickelten sich die Verkaufszahlen in den USA. Die dortige Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen legte um knapp 6% auf rund 16,4 Mio. Einheiten zu – ein Marktniveau, das zuletzt vor der großen Finanzkrise im Jahr 2006 erreicht worden war.

Nach mehreren Jahren mit teilweise deutlich rückläufigen Märkten hat die Pkw-Nachfrage in Westeuropa im Jahr 2014 erstmals wieder zugelegt und damit positiv zum weltweiten Anstieg beigetragen. In Summe lag die Nachfrage nahezu 5% über dem Vorjahresniveau, wobei die Entwicklung der Einzelmärkte eine beachtliche Bandbreite aufwies. Vormalige Krisenländer wie Spanien und Portugal zeigten deutliche Erholungstendenzen und verzeichneten zweistellige Zuwächse. Am anderen Ende der Skala standen die Niederlande mit einem Rückgang von rund 7%. Unter den Kernmärkten entwickelte sich Großbritannien mit einem Anstieg von mehr als 9% erneut besonders erfreulich. Deutschland und Italien übertrafen das jeweilige Vorjahresniveau moderat, während der französische Markt stagnierte.

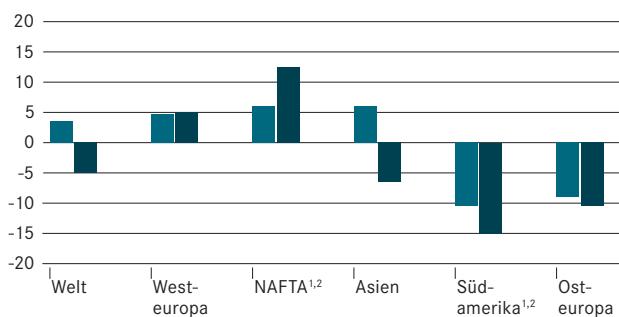
In Japan entwickelten sich die Verkäufe besser als zu Jahresbeginn erwartet und fielen trotz der Mehrwertsteuererhöhung etwas höher aus als im vorangegangenen Jahr. Die großen Schwellenländer waren mit Ausnahme von China aufgrund der teilweise ausgeprägten Konjunkturschwäche von schwierigen Marktbedingungen geprägt. Am günstigsten war noch die Entwicklung in Indien, wo sich die Nachfrage seit Jahresmitte etwas lebhafter zeigte und insgesamt das Vorjahresniveau leicht übertraf. Dagegen waren die Märkte in Brasilien und Russland deutlich rückläufig.

B.06

Automobilmärkte weltweit

Absatz im Jahr 2014 in % zum Vorjahr

■ Pkw
■ Nutzfahrzeuge



1 Segment Personenvanagen einschließlich leichte Nutzfahrzeuge
2 Mittlere und schwere Nutzfahrzeuge

Quelle: VDA, div. Institute, S/DM

Die geringe volkswirtschaftliche Dynamik belastete mit wenigen Ausnahmen auch die weltweite **Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw**. Weltweit schrumpfte der Markt im zurückliegenden Geschäftsjahr um rund 5%.

Deutlich abkoppeln von diesem Trend konnte sich allerdings der wichtige nordamerikanische Markt. Dank einer guten Konjunkturentwicklung vor allem in den USA legte die Nachfrage in den Gewichtsklassen 6-8 um rund 13% zu. Erfreulich entwickelte sich auch der japanische Markt, wo sich die Nachfrage nach leichten, mittleren und schweren Lkw von der Mehrwertsteuererhöhung unbeeindruckt zeigte und das Vorjahresniveau um rund 17% übertraf. Dagegen lag der für FUSO größte Absatzmarkt Indonesien mehr als 15% unter dem Niveau des Vorjahrs.

Im europäischen Markt bewegte sich die Nachfrage nach mittleren und schweren Lkw deutlich unterhalb des Vorjahresniveaus. Der negative Effekt neuer Emissionsvorschriften (Euro VI) sowie die weiterhin relativ angespannte volkswirtschaftliche Lage sorgten insgesamt für einen Marktrückgang von etwa 8%. Ebenfalls stark unter Druck stand der Markt in Brasilien. Aufgrund der ausgeprägten konjunkturellen Schwäche sowie der ungünstigeren Finanzierungsbedingungen im Rahmen des staatlichen FINAME-Programms ging die Nachfrage um rund 10% zurück.

In Indien hingegen stabilisierte sich der Markt im Jahresverlauf und verfehlte das Vorjahresniveau insgesamt nur leicht, nachdem die Vorjahre von deutlich zweistelligen Verlusten gekennzeichnet waren. Drastisch fiel dagegen der Nachdruckgang in Russland aus. Die dortige Konjunkturkrise ließ den Lkw-Markt nach aktuellen Schätzungen um mehr als 20% einbrechen. Der weltgrößte Absatzmarkt China war zum einen durch die kontrollierte Abkühlung des Wirtschaftswachstums, zum anderen durch regulatorische Maßnahmen beeinflusst. Insgesamt lag die Nachfrage deutlich unter dem Vorjahresniveau. Der ursprünglich erwartete Vorzieheffekt vor der Einführung strengerer Abgasnormen im Januar 2015 blieb weitgehend aus.

Nach zwei Jahren mit rückläufigen Märkten legte die **Transporternachfrage** in Westeuropa im Jahr 2014 erstmals wieder zu. Dabei erhöhte sich das Marktvolumen für mittelgroße und große Transporter um 6%. Bei den kleinen Transportern erhöhte sich die Nachfrage ebenfalls um 6%. Insbesondere in den südeuropäischen Ländern haben sich die Märkte deutlich erholt. Auch der US-Markt für große Transporter legte deutlich zu, und auch in China war in dem von uns adressierten Marktsegment ein Anstieg zu verzeichnen. Aufgrund der ungünstigen Rahmenbedingungen war der Markt für große Transporter in Lateinamerika hingegen stark rückläufig.

Bei den **Bussen** erreichte der westeuropäische Markt das bereits schwache Vorjahresniveau nicht. In Deutschland wurde das Reisebussegment durch das wachsende Fernliniengeschäft positiv beeinflusst. In Osteuropa lag die Nachfrage hingegen deutlich unter dem Vorjahresniveau. Hierzu hat vor allem der von uns erwartete Marktrückgang in der Türkei beigetragen. Bedingt durch die schwierige wirtschaftliche Lage in Brasilien und Argentinien blieb auch der lateinamerikanische Markt merklich unter dem Volumen des Vorjahrs.

Geschäftsentwicklung

Absatz. Daimler hat den Absatz im Jahr 2014, wie im Geschäftsbericht 2013 angekündigt, insgesamt deutlich gesteigert. Mit mehr als 2,5 Mio. Fahrzeugen wurde das Vorjahresniveau um 8 % übertroffen. Zu diesem Anstieg haben vor allem Mercedes-Benz Cars (+10%) und Mercedes-Benz Vans (+9%) beigetragen und damit die zu Jahresbeginn abgegebenen Prognosen bestätigt. Bei Daimler Trucks war der Zuwachs mit 2% vor allem aufgrund der schwachen Verfassung der Märkte in Westeuropa und Lateinamerika kleiner als von uns ursprünglich erwartet. Bei den Bussen, für die wir zu Jahresbeginn noch mit einem deutlichen Zuwachs gerechnet hatten, lag der Absatz leicht unter dem Vorjahresniveau. Maßgeblich hierfür war die für uns vor einem Jahr noch nicht absehbare Schwäche der Märkte in Lateinamerika.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** erzielte im Berichtsjahr mit 1.722.600 (i.V. 1.565.600) Fahrzeugen erneut einen Absatzrekord. Zu der im Jahresverlauf insgesamt sehr positiven Geschäftsentwicklung haben vor allem unsere neuen und attraktiven Produkte beigetragen. Die Marke Mercedes-Benz hat den Absatz um 11% auf den Bestwert von 1.630.100 Fahrzeugen gesteigert. Insbesondere in China konnten wir unsere Position deutlich verbessern, und in vielen Regionen haben wir Marktanteile hinzugewonnen.

In einem volatilen europäischen Marktumfeld behauptete sich Mercedes-Benz insgesamt sehr gut. Besonders deutlich waren die Zuwächse in Spanien (+35%), Großbritannien (+13%) und in Frankreich (+9%). In Westeuropa haben wir das Vorjahresniveau um insgesamt 6 % übertroffen, obwohl im deutschen Markt ein leichter Rückgang von 2 % zu verzeichnen war. In den USA hat Mercedes-Benz mit 334.000 Fahrzeugen (+8%) mehr verkauft als jemals zuvor. In China hat sich unser Wachstumskurs verstärkt fortgesetzt: Dort stieg der Absatz um 25% auf 275.000 Fahrzeuge. Deutliche Zuwächse konnten wir auch in Japan (+15%), Indien (+14%) und Brasilien (+6%) erzielen.

Zum Absatzwachstum haben vor allem die S-Klasse, unsere Kompaktfahrzeuge und die neuen C-Klasse Modelle beigetragen. 471.700 Kunden (+23%) wählten im Berichtsjahr ein Modell der A-, B-, CLA- oder der neuen GLA-Klasse. Weiterhin sehr begehrt waren auch die Modelle der E-Klasse, sodass der Absatz mit 329.000 Fahrzeugen nahezu das hohe Vorjahresniveau erreichte. Im weltweiten Markt für Luxusfahrzeuge hat Mercedes-Benz seine Führungsposition weiter ausgebaut; insgesamt haben wir im S-Klasse Segment 125.100 Fahrzeuge (+75%) abgesetzt – mehr als je zuvor in der langjährigen Erfolgsgeschichte dieser Baureihe. Nach wie vor sehr positiv war auch der Geschäftsverlauf bei den Geländewagen. So stieg der Absatz auf das Rekordniveau von 341.500 Fahrzeugen (+6%). Mit 362.700 Fahrzeugen (+2%) haben sich die Modelle der C-Klasse im Jahr des Modellwechsels hervorragend behauptet, obwohl die neue C-Klasse erst seit Oktober 2014 in allen Kernmärkten verfügbar ist. ↗ B.07

Die Marke smart konnte den Absatz im Jahr des Modellwechsels mit insgesamt 92.500 Fahrzeugen (-6 %) vergleichsweise stabil halten. ☰ vgl. S. 154 ff.

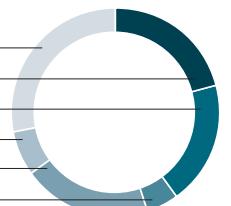
Daimler Trucks hat den Absatz im Jahr 2014 in einem regional sehr unterschiedlichen Marktumfeld leicht gesteigert. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 495.700 (i.V. 484.200) schwere, mittelschwere und leichte Lkw sowie Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO ausgeliefert; damit wurde das höchste Niveau seit dem Jahr 2006 erreicht, und wir sind weiterhin der größte weltweit aufgestellte Hersteller von Lkw über 6 t. ↗ B.08 Die hohe Marktakzeptanz unserer Lkw basiert nicht zuletzt auf den äußerst wettbewerbsfähigen Gesamtbetriebskosten, dem wichtigsten Kaufargument für unsere Kunden. In allen Regionen steht für uns daher die Verbrauchseffizienz im Vordergrund: Der Actros in Euro-VI-Ausführung in Europa, der Freightliner Cascadia Evolution in Nordamerika sowie der FUSO Super Great V in Japan sind jeweils Vorreiter bei der Kraftstoffeffizienz.

In Westeuropa haben wir den Marktanteil in einem schwierigen Marktumfeld auf 24,4 (i.V. 24,1) % leicht gesteigert. Gleichzeitig blieb der Absatz mit 57.400 Einheiten um 13 % unter dem Vorjahresniveau. Dies lag nicht nur an den in das Jahr 2013 vorgezogenen Käufen aufgrund der Euro-VI-Einführung, sondern auch an der allgemein schwachen Konjunktur. ↗ B.09

B.07

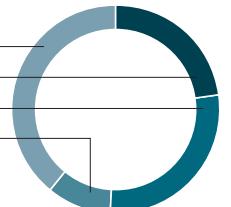
Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars

A-/B-/CLA-/GLA-Klasse	28%
C-/SLK-Klasse	21%
E-/CLS-Klasse	19%
S-/CL-/SL-Klasse/SLS/Maybach	7%
M-/R-/GLK-/GL-/G-Klasse	20%
smart	5%



Westeuropa

Westeuropa	39%
NAFTA	23%
Asien	28%
Übrige Märkte	10%



B.08

Absatzstruktur Daimler Trucks

Westeuropa	12%
Lateinamerika	9%
NAFTA	33%
Asien	34%
Übrige Märkte	12%



In Osteuropa war der Absatz mit 33.900 Einheiten um 5% niedriger als im Vorjahr. Dabei konnte der Anstieg in der Türkei auf das Rekordniveau von 22.200 Einheiten den Rückgang in den anderen Märkten, hauptsächlich Russland, nicht ausgleichen. In Lateinamerika gingen unsere Absätze aufgrund der ausbleibenden Wirtschaftsdynamik deutlich zurück. Stark betroffen war unser Hauptmarkt Brasilien: Hier war beim Absatz ein Rückgang von 17% auf 32.200 Einheiten zu verzeichnen. Dennoch ist es uns gelungen, den Marktanteil im mittelschweren und schweren Segment auf 25,8 (i. V. 24,7)% zu steigern.

In der NAFTA-Region waren wir mit einem Anteil von 37,2 (i.V. 38,2)% im vergangenen Jahr erneut mit Abstand Marktführer bei den mittelschweren und schweren Lkw der Gewichtsklassen 6-8. Der Absatz stieg um 19% auf einen Rekordwert von 161.500 Fahrzeugen. Der Freightliner Cascadia Evolution, der seit März 2013 das Produktpotfolio ergänzt, hat wesentlich zum Absatzerfolg in Nordamerika beigetragen.

In Asien entwickelte sich unser Geschäft insgesamt positiv, jedoch in den einzelnen Regionen sehr unterschiedlich. Während der Absatz in Japan und Indien zulegte, verzeichneten wir in Indonesien einen Rückgang. Sowohl in Japan als auch

in Indonesien konnten wir unsere Marktposition verbessern, und auch in Indien haben wir in einem insgesamt schwachen Gesamtmarkt mit unseren BharatBenz Lkw Marktanteile hinzugewonnen. Insgesamt stieg unser Absatz in Asien um 3% auf 167.200 Fahrzeuge.

Durch die Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), ein Joint Venture mit unserem chinesischen Partner Foton, sind wir im chinesischen Lkw-Markt mit lokal gefertigten Fahrzeugen vertreten. BFDA hat im Berichtsjahr 99.200 (i. V. 103.300) Lkw der Marke Auman abgesetzt, die im Konzernabsatz von Daimler nicht berücksichtigt sind.  vgl. S. 160ff.

Mercedes-Benz Vans verkaufte im Jahr 2014 weltweit 294.600 Fahrzeuge. Dies ist ein neuer Absatzrekord und gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von 9%. Während wir uns mit den Modellen Sprinter, Vito und Citan hauptsächlich an gewerbliche Kunden richten, steht bei den Modellen Viano und der neuen V-Klasse die private Nutzung im Vordergrund. In Westeuropa, unserem wichtigsten Markt, konnten wir den Absatz um 12% auf 190.000 Einheiten steigern. Hier haben vor allem die südeuropäischen Märkte aufgeholt, aber auch in Deutschland erzielten wir mit 79.900 (i. V. 71.500) Einheiten einen neuen Rekord. Trotz eines schwierigen wirtschaftlichen Marktfelds steigerte Mercedes-Benz Vans erneut seine Verkäufe in Osteuropa auf 30.800 Einheiten – ein Plus von 14% gegenüber dem Vorjahr. Darin sind 6.700 Sprinter Classic enthalten, die in Russland produziert und verkauft wurden.

Unser Sprinter ist auch in den USA weiterhin auf Erfolgskurs: Mit 25.800 (i. V. 22.800) verkauften Einheiten steigerten wir unseren Marktanteil auf einen Bestwert von 8,9%. Der Absatz in China lag mit 12.800 Einheiten leicht über Vorjahresniveau. In Lateinamerika gingen die Verkäufe aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen um 18% auf 16.100 Fahrzeuge zurück. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr weltweit 186.300 Sprinter (+12%) abgesetzt – ein neuer Rekordwert. Im Segment der Mid-Size Vans (inklusive der neuen V-Klasse) konnten wir im Geschäftsjahr trotz der Modellwechsel das Vorjahresniveau ebenfalls deutlich übertreffen und insgesamt 86.000 (i. V. 80.900) Einheiten absetzen, und beim Mercedes-Benz Citan erreichte der Absatz 22.100 Fahrzeuge (+10%).  vgl. S. 165ff.

Daimler Buses hat im Jahr 2014 weltweit 33.200 (i. V. 33.700) Busse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra verkauft und damit das Niveau des Vorjahres nicht ganz erreicht. Die Marktführerschaft in unseren Kernmärkten im Segment für Busse mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 8 t haben wir jedoch deutlich ausgebaut. Erfreulich entwickelte sich unser Komplettbusgeschäft in Westeuropa. Aufgrund der sehr positiven Resonanz auf die neue Stadtbusgeneration Citaro und die neue Setra TopClass 500 und ComfortClass 500 stieg unser Absatz um 13% auf 7.600 (i. V. 6.700) Einheiten. Damit erreichte unser Marktanteil in Westeuropa mit 34,4 (i. V. 30,9)% einen historischen Höchststand. Auch in Deutschland legte der Absatz zweistellig zu (+17%), und der Marktanteil war mit 57,1% ebenfalls deutlich höher als im Vorjahr. In Lateinamerika hatten wir hingegen mit 17.600 (i. V. 19.100) Einheiten einen deutlichen Absatzrückgang zu verzeichnen. Ausschlaggebend dafür war die schwache Verfassung der Gesamtwirtschaft. Dennoch konnten wir mit einem Marktanteil von 48,6 (i. V. 41,6)% die führende Marktposition deutlich ausbauen. In Mexiko wurde mit 3.600 Einheiten das Absatzniveau des Vorjahres deutlich übertroffen.  vgl. S. 168ff.

B.09

Marktanteile¹

	2014	2013	14/13 Veränd. Prozentpunkte
	in %		
Mercedes-Benz Cars			
Westeuropa	5,5	5,6	-0,1
davon Deutschland	9,7	10,3	-0,6
USA	2,1	2,1	0,0
China	1,5	1,3	+0,2
Japan	1,3	1,2	+0,1
Daimler Trucks			
Mittelschwere und schwere Lkw Westeuropa	24,4	24,1	+0,3
davon Deutschland	39,8	39,7	+0,1
Schwere Lkw NAFTA (Klasse 8)	35,9	36,0	-0,1
Mittelschwere Lkw NAFTA (Klasse 6 und 7)	40,3	43,1	-2,8
Mittelschwere und schwere Lkw Brasilien	25,8	24,7	+1,1
Lkw Japan	20,1	20,2	-0,1
Mittelschwere und schwere Lkw Indien	5,0	3,0	+2,0
Mercedes-Benz Vans			
Mittelgroße und große Transporter Westeuropa	18,2	17,8	+0,4
davon Deutschland	26,5	26,2	+0,3
Kleine Transporter Westeuropa	3,2	3,2	0,0
Große Transporter USA	8,9	8,4	+0,5
Daimler Buses			
Busse über 8 t Westeuropa	34,4	30,9	+3,5
davon Deutschland	57,1	51,2	+5,9
Busse über 8 t Brasilien	49,7	44,1	+5,6

¹ Basierend auf Schätzwerten in einzelnen Märkten.

Das Geschäft von **Daimler Financial Services** hat sich im Berichtsjahr sehr positiv entwickelt und erneut Bestmarken erreicht. Das weltweite Vertragsvolumen ist, wie von uns bereits im Geschäftsbericht 2013 angekündigt, deutlich gewachsen. Es erreichte den neuen Höchststand von 99,0 Mrd. € (+18%); bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Anstieg um 12%. Auch das Neugeschäft konnte wie von uns erwartet deutlich gesteigert werden: um 18% auf 47,9 Mrd. €. Die Wachstumsimpulse kamen aus allen Regionen. Daimler Financial Services unterstützte auch im Jahr 2014 zahlreiche Unternehmen bei der Finanzierung und Verwaltung ihrer Fahrzeuge und Fuhrparks. Insgesamt standen 305.000 Verträge mit Flottenkunden in den Büchern – das entspricht einem Zuwachs von 1% gegenüber dem Vorjahr. Auch im Versicherungsgeschäft konnten wir im Berichtsjahr deutlich zulegen: Die Zahl der vermittelten automobilbezogenen Policien war mit 1,4 Mio. (+10%) höher als je zuvor. Das Geschäft mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen haben wir im Jahr 2014 weiterentwickelt. Die Mobilitätstochter moovel verzeichnete zum Jahresende erstmals über eine Million Kunden. Mit dem flexiblen Carsharing-Modell car2go war moovel Ende des Jahres mit 29 Standorten in Europa und Nordamerika vertreten. car2go ist souveräner Marktführer im Bereich flexibler Auto-Kurzzeitmieten.  vgl. S. 171ff.

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. Insgesamt hat sich die Auftragssituation von Daimler im Berichtsjahr sehr positiv entwickelt. Vor allem wegen der hohen Nachfrage in den USA und in China lagen die Bestellungen bei Mercedes-Benz Cars im Berichtsjahr über dem hohen Vorjahresniveau. Hierzu haben auf der Produktseite vor allem die Modelle der neuen Kompaktklasse, die weiterhin sehr erfolgreichen Geländewagen, die neue S-Klasse und in der zweiten Jahreshälfte auch die neue C-Klasse beigetragen. Aufgrund der stabilen Nachfrage haben wir die Produktion deutlich gesteigert. Dennoch war der Auftragsbestand zum Jahresende höher als ein Jahr zuvor. Bei Daimler Trucks war die Auftragssituation trotz der schwierigen Verfassung verschiedener Märkte insgesamt stabil. Ausschlaggebend dafür waren die hohe Nachfrage in der NAFTA und unser attraktives Modellangebot. Insgesamt waren bei Daimler Trucks sowohl die Bestellungen als auch der Auftragsbestand zum Jahresende deutlich höher als im Vorjahr.

Umsatz. Daimler hat den Konzernumsatz im Jahr 2014 um 10% auf 129,9 Mrd. € gesteigert; bereinigt um Wechselkurseffekte war ein Zuwachs um 12 % zu verzeichnen. Damit hat sich die Wachstumsdynamik – wie von uns bereits zu Jahresbeginn erwartet – aufgrund des Markterfolgs unserer neuen Fahrzeugmodelle weiter beschleunigt. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars (+14%), Mercedes-Benz Vans (+6%), und Daimler Financial Services (+10%) konnten das Geschäftsvolumen, wie von uns bereits im Geschäftsbericht 2013 angekündigt, deutlich steigern. Auch bei Daimler Trucks und bei Daimler Buses war jeweils ein leichter Anstieg zu verzeichnen. Insbesondere aufgrund der Schwäche des japanischen Yen erreichte der Umsatz bei Daimler Trucks mit 32,4 (i.V. 31,5) Mrd. € aber nicht ganz das von uns angestrebte Niveau. Sowohl bei den Trucks als auch bei den Bussen hat sich auch die schwierige Verfassung der Märkte in Lateinamerika und Osteuropa nachteilig ausgewirkt.

In der regionalen Betrachtung erhöhte sich der Umsatz von Daimler in Westeuropa (+6% auf 43,7 Mrd. €), in der NAFTA (15% auf 38,0 Mrd. €) und in Asien (+20% auf 29,4 Mrd. €).

B.11

Umsatz nach Geschäftsfeldern

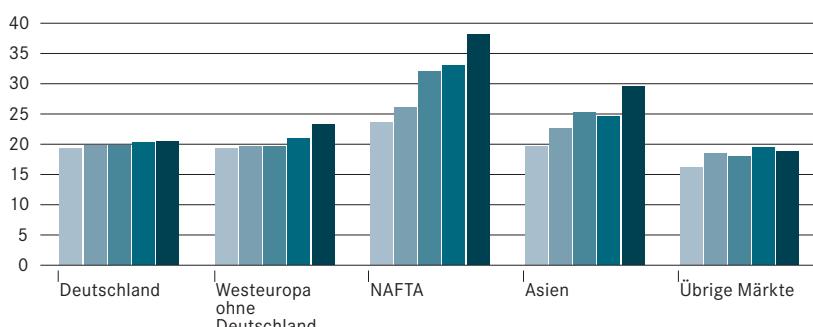
	2014	2013	14/13
in Millionen €	Veränd. in %		
Daimler-Konzern	129.872	117.982	+10
Mercedes-Benz Cars	73.584	64.307	+14
Daimler Trucks	32.389	31.473	+3
Mercedes-Benz Vans	9.968	9.369	+6
Daimler Buses	4.218	4.105	+3
Daimler Financial Services	15.991	14.522	+10

B.10

Konzernumsatz nach Regionen

in Milliarden €

■ 2010 ■ 2012 ■ 2014
■ 2011 ■ 2013



Ertragslage.

EBIT

Der **Daimler-Konzern** erzielte im Geschäftsjahr 2014 ein EBIT von 10,8 (i.V. 10,8) Mrd. €. Dabei konnte über alle Geschäftsfelder hinweg das EBIT in Summe deutlich gesteigert werden. Gegenläufig wirkte das im Vergleich zum Vorjahr geringere Ergebnis in der Überleitung der Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT. ↗ B.12 ↗ B.13

Insbesondere haben sich die neue S-Klasse mit ihrem ersten vollen Jahr, die erweiterte Produktpalette bei den Kompaktfahrzeugen sowie die bessere Preisdurchsetzung bei Mercedes-Benz Cars positiv ausgewirkt. Bei Daimler Trucks trugen hauptsächlich die gestiegenen Absätze in der NAFTA-Region zur deutlichen Ergebnisverbesserung im Jahr 2014 bei. Das Ergebnis von Mercedes-Benz Vans lag insbesondere infolge der sehr positiven Absatzentwicklung ebenfalls deutlich über dem Vorjahreswert. Daimler Buses konnte vor allem infolge des Absatzerfolges im Komplettbusgeschäft und eines positiven Produktmix in Westeuropa eine deutliche Ergebnisverbesserung erzielen. Auch Daimler Financial Services konnte durch das gestiegene Vertragsvolumen das Vorjahresergebnis deutlich übertreffen. In allen Geschäftsfeldern hat sich zudem die zunehmende Wirkung der umgesetzten Effizienzmaßnahmen im operativen Ergebnis positiv ausgewirkt. Die Entwicklung der Wechselkurse belastete dagegen das Ergebnis.

Die Erträge aus dem Abgang der Anteile an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH) und aus der Neubewertung und Veräußerung der Anteile an Tesla Motors Inc. (Tesla) sowie die Aufwendungen der dazugehörigen Kursicherungsinstrumente haben das Ergebnis mit insgesamt 1.482 Mio. € beeinflusst. Aufwendungen im Zusammenhang mit dem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern belasteten das Ergebnis mit 600 Mio. €. Im Vorjahr war infolge der Neubewertung und Veräußerung der verbliebenen 7,4 % der EADS-Anteile ein Ertrag von 3.223 Mio. € entstanden.

Aufgrund der günstigen Geschäftsentwicklung in allen Geschäftsfeldern konnte Daimler das EBIT aus dem laufenden Geschäft von 8,0 Mrd. € im Vorjahr mit 10,1 Mrd. € im Jahr 2014 deutlich übertreffen und lag damit im Rahmen unserer im Prognosebericht des Vorjahrs getroffenen Erwartungen.

↗ B.12

Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks haben das EBIT aus dem laufenden Geschäft im Berichtsjahr deutlich gesteigert und damit die im Geschäftsbericht 2013 abgegebene Prognose erfüllt. Mit einem EBIT aus dem laufenden Geschäft auf Vorjahresniveau gilt das auch für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans. Besser als von uns noch zu Beginn des Jahres erwartet hat sich hingegen das Ergebnis bei Daimler Buses und Daimler Financial Services entwickelt. Wir hatten bei Daimler Buses einen leichten Anstieg und bei Daimler Financial Services eine Stabilisierung auf Vorjahresniveau erwartet. Diese Einschätzungen haben wir im Jahresverlauf im Rahmen unserer Quartalsberichterstattung nach oben angepasst.

B.12

EBIT nach Segmenten

in Millionen €	EBIT			EBIT aus dem laufenden Geschäft		
	2014	2013	14/13	2014	2013	14/13
Mercedes-Benz Cars	5.853	4.006	+46	5.964	4.180	+43
Daimler Trucks	1.878	1.637	+15	2.073	1.753	+18
Mercedes-Benz Vans	682	631	+8	638	631	+1
Daimler Buses	197	124	+59	211	163	+29
Daimler Financial Services	1.387	1.268	+9	1.387	1.268	+9
Überleitung	755	3.149	-76	-127	9	.
Daimler-Konzern	10.752	10.815	-1	10.146	8.004	+27

Die deutliche Ergebnisverbesserung bei Daimler Buses resultierte vor allem aus der Absatzsteigerung im Komplettbusgeschäft. Bei Daimler Financial Services hat im Wesentlichen eine sehr erfreuliche Entwicklung des Neugeschäfts bei gleichzeitig niedrigen Risikokosten zum Ergebnisanstieg geführt.

Die Sonderfaktoren, die die Ergebnisentwicklung in den Jahren 2014 und 2013 beeinflussten, sind in Tabelle [B.14](#) im Einzelnen dargestellt.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** lag mit 5.853 Mio. € deutlich über dem Vorjahresergebnis von 4.006 Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf 8,0 (i. V. 6,2) %.

[B.15](#)

Die Ergebnisentwicklung war im Wesentlichen auf das weitere Absatzwachstum vor allem in Asien, Europa und den USA zurückzuführen. Dazu haben insbesondere die neue S-Klasse mit ihrem ersten vollen Jahr und die erweiterte Produktpalette bei den Kompaktfahrzeugen beigetragen. Ergebniszuwächse erzielte Mercedes-Benz Cars auch durch eine bessere Preisdurchsetzung. Zudem wirkten sich Effizienzmaßnahmen aus dem Programm »Fit for Leadership« positiv auf das Ergebnis aus. Ergebnisbelastungen entstanden durch Aufwendungen für Produktattraktivierungen, Kapazitätserweiterungen sowie Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge. Darüber hinaus belasteten Wechselkurseffekte das Ergebnis. Im EBIT enthalten sind zudem Abwertungen von Beteiligungen im Bereich der alternativen Antriebe von 30 Mio. €.

In allen automobilen Geschäftsfeldern wirkte sich darüber hinaus die Restrukturierung des konzerneneigenen Vertriebs in Deutschland mit 116 Mio. € aus. Wir verweisen hierzu auf unsere Ausführungen in [Anmerkung 5](#) des Konzernanhangs.

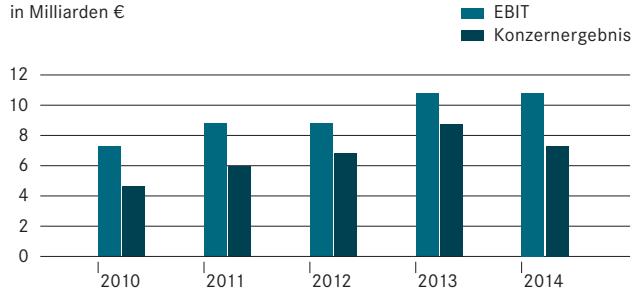
Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** erzielte ein EBIT von 1.878 (i. V. 1.637) Mio. € und lag damit deutlich über dem Vorjahresniveau. Die Umsatzrendite belief sich auf 5,8 (i. V. 5,2) %. [B.15](#)

Die deutlich gestiegenen Absätze in der NAFTA-Region und in Japan trugen maßgeblich zur Ergebnisverbesserung im Jahr 2014 bei. Geringere Garantiekosten sowie das erfolgreiche Effizienz- und Wachstumsprogramm »Daimler Trucks #1« schlugen sich zudem positiv im Ergebnis nieder. Gegenläufig wirkten sich die schwache Konjunktur in Lateinamerika und Europa sowie die Nachwirkungen der Euro-VI-Einführung zu Beginn des Jahres 2014 auf die Absatzzahlen und das EBIT im Berichtszeitraum aus. Ebenso belasteten Wechselkurseffekte und Aufwendungen von 149 Mio. € für Personalmaßnahmen im Rahmen der Optimierungsprogramme in Brasilien und Deutschland das Ergebnis. Darüber hinaus enthält das EBIT Aufwendungen aus der Abwertung des Beteiligungsbuchwertes an Kamaz von 30 Mio. €. Des Weiteren entfiel im Vergleich zum Vorjahr das anteilige Ergebnis der RRPSh mit der Ausübung der Put-Option.

B.13

Ergebnisentwicklung

in Milliarden €



B.14

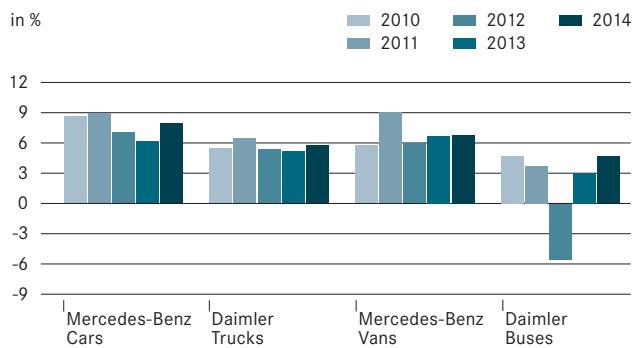
Sonderfaktoren im EBIT

	2014	2013
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars		
Abwertung von Beteiligungen im Bereich der alternativen Antriebe	-30	-174
Restrukturierung des Vertriebs in Deutschland	-81	-
Daimler Trucks		
Aufwendungen für Personalmaßnahmen	-149	-116
Abwertung der Beteiligung an Kamaz	-30	-
Restrukturierung des Vertriebs in Deutschland	-16	-
Mercedes-Benz Vans		
Wertaufholung des Beteiligungsbuchwerts an Fujian Benz Automotive Corp. Ltd.	+61	-
Restrukturierung des Vertriebs in Deutschland	-17	-
Daimler Buses		
Neuausrichtung Geschäftssystem	-12	-39
Restrukturierung des Vertriebs in Deutschland	-2	-
Überleitung		
Abgang der Beteiligung an RRPSh	+1.006	-
Bewertung der Put-Option an RRPSh	-118	-60
Neubewertung der Tesla-Anteile	+718	-
Veräußerung der Anteile an Tesla und Absicherung des Aktienkurses	-124	-23
Aufwendungen im Zusammenhang mit EU-Kartellverfahren	-600	-
Neubewertung und Veräußerung des verbliebenen Anteils an EADS	-	+3.223

B.15

Umsatzrendite (Return on Sales)

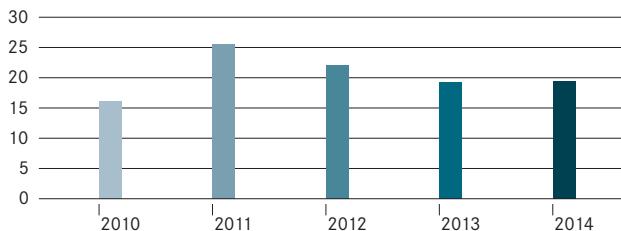
in %



B.16

Eigenkapitalrendite (Return on Equity)

Daimler Financial Services
in %



Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erwirtschaftete im Jahr 2014 ein EBIT von 682 Mio. € und lag damit deutlich über dem Vorjahresniveau von 631 Mio. €. Die Umsatzrendite stieg auf 6,8% gegenüber 6,7% im Vorjahr. ↗ B.15

Das operative Ergebnis war von einer sehr positiven Absatzentwicklung, insbesondere in Europa und in der NAFTA-Region, geprägt. Gegenläufig sind Forschungs- und Entwicklungskosten für neue Produkte sowie Aufwendungen für die Markteinführung der neuen Großraumlimousine V-Klasse und den neuen Vito entstanden; Wechselkurseffekte haben das Ergebnis zusätzlich belastet. Die Wertaufholung des Beteiligungsbuchwerts an dem chinesischen Joint Venture Fujian Benz Automotive Corporation (FBAC) beeinflusste das EBIT mit 61 Mio. € dagegen positiv.

B.17

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2014	2013 ¹	14/13
in Millionen €	Veränd. in %		
Umsatzerlöse	129.872	117.982	+10
Umsatzkosten	-101.688	-92.855	+10
Bruttoergebnis vom Umsatz	28.184	25.127	+12
Vertriebskosten	-11.534	-11.050	+4
Allgemeine Verwaltungskosten	-3.329	-3.188	+4
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-4.532	-4.205	+8
Sonstige betriebliche Erträge	1.759	1.530	+15
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.160	-399	+191
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	897	3.345	-73
Übriges Finanzergebnis	458	-349	.
Zinserträge	145	212	-32
Zinsaufwendungen	-715	-884	-19
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.173	10.139	+0
Ertragsteuern	-2.883	-1.419	+103
Konzernergebnis	7.290	8.720	-16
davon			
auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	328	1.878	-83
davon			
Anteil der Aktionäre der Daimler AG	6.962	6.842	+2

1 Die Vergleichszahlen 2013 wurden aufgrund von Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten angepasst. Weitere Informationen können den Erläuterungen in Anmerkung 1 des Konzernanhangs entnommen werden.

Daimler Buses konnte sein EBIT im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 197 (i. V. 124) Mio. € deutlich steigern und erzielte eine Umsatzrendite von 4,7 (i. V. 3,0) %. ↗ B.15

Diese Ergebnisverbesserung resultierte im Wesentlichen aus der Absatzsteigerung im Komplettbusgeschäft und einem positiven Produktmix in Westeuropa sowie weiteren Effizienzfortschritten im Rahmen von »GLOBE 2013« und positiven Wechselkurseffekten. Gegenläufig wirkte sich ein geringerer Absatz von Fahrgestellen in Lateinamerika aus. Trotz der schwierigen wirtschaftlichen Situation in Brasilien und Argentinien und des wie erwartet eingetretenen Marktrückgangs in der Türkei konnte die Ertrags situation gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert werden. Die Aufwendungen für die Neuaustrichtung des Geschäftssystems betrugen noch 12 (i. V. 39) Mio. €.

Im Geschäftsjahr 2014 erzielte das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** ein Ergebnis von 1.387 Mio. € und übertraf somit das Ergebnis des Vorjahrs deutlich (i. V. 1.268 Mio. €). Die Eigenkapitalrendite lag bei 19,4 (i. V. 19,2) %. ↗ B.16

Ausschlaggebend hierfür waren vor allem das gestiegene Vertragsvolumen und die weiterhin positive Risikokostenentwicklung, wodurch Wechselkurseffekte und zusätzliche Aufwendungen im Zusammenhang mit der Ausweitung der Geschäftstätigkeit überkompensiert werden konnten.

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 Erträge in Höhe von 713 (i. V. 3.067) Mio. € entstanden, die im Jahr 2014 insbesondere auf unsere Beteiligungen an RRPSH und Tesla zurückzuführen sind. Aus dem Abgang der Beteiligung an RRPSH erzielte Daimler ein Verkaufsergebnis in Höhe von 1.006 Mio. €; aus der Bewertung der Put-Option entstanden Aufwendungen von 118 Mio. €. Im Zusammenhang mit unserer Beteiligung an Tesla resultierten darüber hinaus durch den Verlust des maßgeblichen Einflusses zunächst Erträge aus der Neubewertung der Anteile in Höhe von 718 Mio. €. Aus der Absicherung des Aktienkurses der Anteile an Tesla und dem Verkauf dieser Anteile ergaben sich insgesamt Aufwendungen in Höhe von 124 Mio. €. Darüber hinaus sind Aufwendungen im Zusammenhang mit dem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern von 600 Mio. € enthalten. Das Vorjahresergebnis war insbesondere durch den Ausstieg von Daimler aus der bisherigen EADS-Aktionärs-

B.18

Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern

	2014	2013
in Millionen €		
Konzern-EBIT	10.752	10.815
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten ¹	-9	-4
Zinserträge	145	212
Zinsaufwendungen	-715	-884
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.173	10.139

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

vereinbarung im April 2013 beeinflusst. Hieraus resultierte ein Ertrag von insgesamt 3,2 Mrd. €, der vor allem im Zusammenhang mit der Neubewertung der Anteile infolge des Verlusts des maßgeblichen Einflusses (3,4 Mrd. €) stand. Darüber hinaus war in den zentral verantworteten Sachverhalten bis zu diesem Zeitpunkt auch das anteilige Ergebnis der at-equity bewerteten Beteiligung an EADS enthalten. Weiterführende Informationen im Zusammenhang mit der Veräußerung der Anteile an RRPSh und an Tesla sowie der EADS-Anteile im Jahr 2013 können den Erläuterungen in [Anmerkung 13](#) des Konzernanhangs entnommen werden.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergab sich im Jahr 2014 ein Ertrag von 42 (i. V. 82) Mio. €.

Eine Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern zeigt Tabelle [B.18](#).

Gewinn- und Verlustrechnung

Der **Konzernumsatz** stieg im Jahr 2014 um 10,1% auf 129,9 Mrd. €; bereinigt um Wechselkurseffekte war eine Zunahme um 12,1% zu verzeichnen. Der Umsatzaufstieg war vor allem auf die hohe Fahrzeugnachfrage bei Mercedes-Benz Cars insbesondere in Asien, Europa und den USA zurückzuführen. Weitere Informationen zur Umsatzentwicklung können dem [Abschnitt »Geschäftsentwicklung«](#) des Lageberichts entnommen werden. [B.17](#)

Die **Umsatzkosten** betrugen im Berichtsjahr 101,7 Mrd. € und nahmen gegenüber dem Vorjahr um 9,5% zu. Der Anstieg der Umsatzkosten war auf das erhöhte Geschäftsvolumen und infolgedessen im Wesentlichen auf höhere Materialaufwendungen zurückzuführen. Zudem stiegen die Personalaufwendungen und die Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände und Sachanlagen. Insgesamt entwickelten sich die Umsatzkosten unterproportional zu den Umsatzerlösen, sodass der Anteil des Bruttoergebnisses am Umsatz mit 21,7% über dem des Vorjahrs (21,3%) lag. Weitere Informationen zu den Umsatzkosten enthält [Anmerkung 5](#) des Konzernanhangs. [B.17](#)

Die **Vertriebskosten** erhöhten sich absatzbedingt um 0,5 Mrd. € auf 11,5 Mrd. €. Wesentliche Faktoren hierfür waren höhere Aufwendungen für Marketing und Personal. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen verringerte sich von 9,4% auf 8,9%. [B.17](#)

Im abgelaufenen Geschäftsjahr lagen die **allgemeinen Verwaltungskosten**, hauptsächlich aufgrund höherer IT- und Personalaufwendungen, mit 3,3 (i. V. 3,2) Mrd. € leicht über dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der allgemeinen Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen ist mit 2,6 (i. V. 2,7)% leicht gesunken. [B.17](#)

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** stiegen im Geschäftsjahr um 0,3 Mrd. € auf 4,5 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. Der Anteil der Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen ging von 3,6% auf 3,5% leicht zurück. 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 1,8 (i. V. 1,5) Mrd. € an. Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** lagen dieses Jahr insbesondere durch Aufwendungen von 0,6 Mrd. € im Zusammenhang mit dem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern mit 1,2 (i. V. 0,4) Mrd. € deutlich über dem Vorjahr. Weitere Informationen zur Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen sind in [Anmerkung 6](#) des Konzernanhangs enthalten. [B.17](#)

Im Jahr 2014 reduzierte sich das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** auf 0,9 (i. V. 3,3) Mrd. €. Beide Jahre sind durch hohe Erträge im Zusammenhang mit dem Verlust des maßgeblichen Einflusses bei bisher at-equity einbezogenen Finanzinvestitionen beeinflusst. Im Geschäftsjahr 2014 verlor Daimler den maßgeblichen Einfluss auf Tesla; aus der daraus resultierenden Neubewertung unserer Tesla-Anteile ergab sich ein Ertrag von 0,7 Mrd. €. Im Geschäftsjahr 2013 verlor Daimler den maßgeblichen Einfluss auf EADS; hieraus resultierte ein Ertrag von 3,4 Mrd. €. [B.17](#)

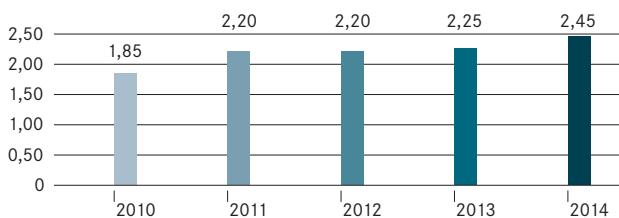
Das **übrige Finanzergebnis** verbesserte sich von -0,3 Mrd. € auf 0,5 Mrd. €. Zurückzuführen ist dies im Wesentlichen auf den Abgang der RRPSh-Anteile; das Geschäftsjahr 2014 enthält hieraus einen Ertrag von 1,0 Mrd. €. [B.17](#)

Das **Zinsergebnis** verbesserte sich auf -0,6 (i. V. -0,7) Mrd. €. Die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen lagen auf Vorjahresniveau. Das sonstige Zinsergebnis verbesserte sich aufgrund der gesunkenen Kosten für die Liquiditätsvorhaltung infolge des sukzessiven Auslaufens höher verzinslicher Refinanzierungen. Dagegen wirkten niedrigere Erträge aus Geldanlagen und aus der Bewertung von Zinssicherungsinstrumenten. [B.17](#)

B.19

Dividende je Aktie

in €



Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand in Höhe von 2,9 Mrd. € stieg gegenüber dem Vorjahr um 1,5 Mrd. €. Die Steuerquote lag im Berichtsjahr bei 28,3 (i. V. 14,0) %. Im Geschäftsjahr 2014 resultierte aus dem Abgang der RRPSh-Anteile ein Ertrag, der im Wesentlichen steuerfrei war. Es ergaben sich aber auch steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen in Zusammenhang mit dem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern. Im Vorjahr entstand ein überwiegend steuerfreier Ertrag aus der Neubewertung und Veräußerung der EADS-Anteile. Bereinigt um diese Erträge und Aufwendungen ergab sich im Jahr 2014 gegenüber dem Vorjahr eine Erhöhung der normal besteuerten Ergebnisse, die zu entsprechend höheren Steueraufwendungen führte. Darüber hinaus enthalten die Ertragsteuern im Jahr 2014 Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern. Das Jahr 2013 hat hohe Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren beinhaltet. ↗ B.17

B.20

Überleitung zum Net Operating Profit

	2014	2013	14/13
in Millionen €	Veränd. in %		
Mercedes-Benz Cars	5.853	4.006	+46
Daimler Trucks	1.878	1.637	+15
Mercedes-Benz Vans	682	631	+8
Daimler Buses	197	124	+59
Daimler Financial Services	1.387	1.268	+9
EBIT der Geschäftsfelder	9.997	7.666	+30
 Ertragsteuern ¹	-3.074	-1.642	+87
Sonstige Überleitung	755	3.149	-76
Net Operating Profit	7.678	9.173	-16

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

Das **Konzernergebnis** erreichte 7,3 (i. V. 8,7) Mrd. €. Dabei entfiel auf Minderheitsanteile ein Gewinn von 0,3 (i. V. 1,9) Mrd. €, der im Jahr 2013 zu großen Teilen im Zusammenhang mit der Neubewertung der EADS-Anteile stand. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 7,0 (i. V. 6,8) Mrd. €; dies führte zu einem **Ergebnis je Aktie** von 6,51 (i. V. 6,40) €. ↗ B.17

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl an ausstehenden Aktien von 1.069,8 (i. V. 1.068,8) Mio. Stück zugrunde gelegt.

B.21

Value Added

	2014	2013	14/13
in Millionen €	Veränd. in %		
Daimler-Konzern	4.416	5.921	-25
 Mercedes-Benz Cars	3.799	2.007	+89
Daimler Trucks	761	369	+106
Mercedes-Benz Vans	473	445	+6
Daimler Buses	79	-4	.
Daimler Financial Services	457	409	+12

Dividende

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung am 1. April 2015 eine Anhebung der Dividende auf 2,45 (i. V. 2,25) € pro Aktie vor. Damit lassen wir unsere Aktionäre am Erfolg des Unternehmens teilhaben und drücken zugleich unsere Zuversicht über den weiteren Geschäftsverlauf aus. Die Ausschüttungssumme beträgt 2.621 (i. V. 2.407) Mio. €, und die Ausschüttungsquote erreicht 37,6 (i. V. 35,2) % des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. ↗ B.19

Net Operating Profit

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

Value Added

Wie im Abschnitt »Steuerungssystem« im Kapitel ↗ Grundlagen des Konzerns in Tabelle ↗ B.03 beschrieben, ergeben sich aus den Net Assets und dem Kapitalkostensatz die Kapitalkosten, die zur Ermittlung des Value Added von der Ergebnisgröße subtrahiert werden. Die Tabellen ↗ B.21 und ↗ B.22 zeigen den Value Added sowie die Net Assets für den Konzern sowie für die einzelnen Geschäftsfelder. Wie sich die Net Assets aus der Konzernbilanz ableiten, verdeutlicht Tabelle ↗ B.23.

Der **Value Added des Konzerns** belief sich im Berichtsjahr auf 4,4 (i. V. 5,9) Mrd. €; dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 18,8 (i. V. 22,6) %. Damit wurde der Mindestverzinsungsanspruch von 8% erneut erheblich übertroffen. Der Value Added des Vorjahrs war insbesondere durch die Neubewertung und die Veräußerung der restlichen Anteile an EADS positiv beeinflusst. Im Berichtsjahr wirkten ebenso Sondereffekte aus dem Verkauf des 50%-Anteils an RRPSh sowie aus der Neubewertung und Veräußerung der Anteile an Tesla. Bereinigt um diese Einmaleffekte stieg der Value Added des Konzerns im Jahr 2014 insbesondere aufgrund der günstigen Geschäftsentwicklung in allen Geschäftsfeldern.

Der Value Added von **Mercedes-Benz Cars** stieg um 1,8 Mrd. € auf 3,8 Mrd. €. Der Anstieg war vor allem auf die erfreuliche Ergebnisentwicklung infolge des weiteren Absatzwachstums, der erweiterten Produktpalette und der positiven Effizienzmaßnahmen aus dem Programm »Fit for Leadership« zurückzuführen. Gegenläufig wirkten Aufwendungen für Produktattraktivierungen, Kapazitätserweiterungen und Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge. Dabei haben sich die durchschnittlichen Net Assets um 0,5 Mrd. € nur leicht erhöht.

Der Value Added im Geschäftsfeld **Daimler Trucks** hat sich im Vergleich zum Vorjahr mehr als verdoppelt und erreichte 0,8 Mrd. €. Neben dem Ergebnisanstieg infolge der deutlich gestiegenen Absätze in der NAFTA-Region und in Japan, der geringeren Garantiekosten und der erfolgreichen Umsetzung des Wachstums- und Effizienzprogramms »Daimler Trucks #1« wirkte vor allem der Rückgang der durchschnittlichen Net Assets infolge des Verkaufs des 50%-Anteils an dem assoziierten Unternehmen RRPSh.

Im Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** lag der Value Added mit 0,5 Mrd. € leicht über dem Vorjahresniveau. Insbesondere durch die sehr positive Absatzentwicklung konnte ein höheres EBIT erwirtschaftet werden. Gegenläufig erhöhten sich die durchschnittlichen Net Assets um 0,2 Mrd. € auf 1,7 Mrd. €. Dieser Anstieg war vor allem auf das gestiegene Anlagevermögen und auf den Anstieg des Beteiligungsbuchwerts an dem chinesischen Joint Venture FBAC infolge der Wertaufholung zurückzuführen.

Das Geschäftsfeld **Daimler Buses** konnte im Berichtsjahr wieder einen positiven Value Added von 79 (i. V. -4) Mio. € erzielen. Dies war insbesondere auf die Ergebnisverbesserung infolge der Absatzsteigerung im Komplettbusgeschäft und des positiven Produktmix sowie auf weitere Effizienzfortschritte zurückzuführen. Das durchschnittlich gebundene Kapital ging um 86 Mio. € leicht zurück und trug in geringem Umfang auch zum Anstieg des Value Added bei.

Der Value Added des Geschäftsfelds **Daimler Financial Services** lag mit 0,5 Mrd. € über dem Vorjahr. Die Eigenkapitalrendite belief sich auf 19,4 (i. V. 19,2) %. Die Entwicklung des Value Added war hauptsächlich auf den Anstieg des EBIT infolge des gestiegenen Vertragsvolumens und die weiterhin positive Risikokostenentwicklung zurückzuführen. Dabei stieg das durchschnittliche Eigenkapital um 0,5 Mrd. € auf 7,2 Mrd. €.

B.22

Net Assets (Durchschnitt)

	2014	2013	14/13
in Millionen €	Veränd. in %		
Mercedes-Benz Cars	17.114	16.658	+3
Daimler Trucks	9.313	10.571	-12
Mercedes-Benz Vans	1.742	1.547	+13
Daimler Buses	982	1.068	-8
Daimler Financial Services ¹	7.154	6.607	+8
Net Assets der Geschäftsfelder	36.305	36.451	-0
At-equity bewertete Finanzinvestitionen ²	618	638	-3
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	2.700	2.479	+9
Sonstige Überleitung ³	1.156	1.080	+7
Daimler-Konzern	40.779	40.648	+0

1 Eigenkapital

2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet

3 Industriegeschäft

B.23

Net Assets (Nettovermögen) des Daimler-Konzerns zum Jahresende

	2014	2013	14/13
in Millionen €	Veränd. in %		
Net Assets des Industriegeschäfts			
Immaterielle Vermögenswerte	9.144	9.228	-1
Sachanlagen	23.125	21.732	+6
Vermietete Gegenstände	14.374	13.207	+9
Vorräte	20.004	16.648	+20
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.824	7.208	+9
Abzgl. Rückstellungen für sonstige Risiken	-13.420	-11.382	+18
Abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-9.852	-8.778	+12
Abzgl. übrige Vermögenswerte und Schulden	-22.438	-15.983	+40
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern	3.981	1.878	+112
Eigenkapital			
Daimler Financial Services	7.617	6.596	+15
Net Assets (Nettovermögen)	40.359	40.354	+0

Finanzlage.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

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

Das **Liquiditätsmanagement** stellt sicher, dass der Konzern jederzeit seine Zahlungsverpflichtungen erfüllen kann. Hierzu erfassen wir die Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft und aus Finanzgeschäften in einer rollierenden Planung. Die entstehenden Finanzierungsbedarfe werden mittels geeigneter Instrumente zur Liquiditätssteuerung (zum Beispiel Bankkredite, Commercial Papers, Anleihen) gedeckt; Liquiditätsüberschüsse legen wir risiko- und renditeoptimal im Geld- oder Kapitalmarkt an. Unser Ziel ist es, eine als notwendig erachtete Liquidität kostenoptimal bereitzustellen. Zusätzlich zur operativen Liquidität verfügt Daimler über weitere Liquiditätsreserven, die kurzfristig verfügbar sind. Bestandteile dieser zusätzlichen Absicherung sind am Kapitalmarkt verbriefbare Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft sowie eine vertraglich zugesagte syndizierte Kreditlinie im Volumen von 9 Mrd. €.

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

Das **Management von Marktpreisrisiken** hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungen, Zinssätzen und Rohstoffen (Commodities) auf das Ergebnis der Geschäftsfelder und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt; auf dieser Basis treffen wir 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 Vermögen ist in Pensionsfonds ausgelagert und steht damit für allgemeine Unternehmenszwecke nicht zur Verfügung. Die Fondsvermögen verteilen wir ausgehend von der erwarteten Entwicklung der Pensionsverpflichtungen mithilfe eines Prozesses zur Risiko-Rendite-Optimierung auf verschiedene Anlageklassen, beispielsweise Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, alternative Investments und Immobilien. Den Erfolg der Vermögensanlage messen wir mit festgelegten Referenz-Indizes. Das Risikomanagement der einzelnen Pensionsfonds obliegt den lokalen Treuhändern. Über eine konzernweite Richtlinie limitiert das »Global Pension Committee« diese Risiken, wobei die jeweils maßgeblichen Gesetze beachtet werden. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen enthält  **Anmerkung 22** des Konzernanhangs.

Das beim **Management von Kreditausfallrisiken** betrachtete Risikovolumen umfasst weltweit alle Gläubigerpositionen von Daimler gegenüber Finanzinstituten, Emittenten von Wertpapieren und Kunden aus dem Finanzdienstleistungs- sowie dem Liefer- und Leistungsgeschäft. Das Kreditrisiko gegenüber Finanzinstituten und Emittenten von Wertpapieren ergibt sich vor allem aus der Anlage liquider Mittel im Rahmen des Liquiditätsmanagements sowie durch den Einsatz derivativer Finanz-

instrumente. Das Management dieser Kreditrisiken basiert im Wesentlichen auf einem internen Limitsystem, das sich an der Bonität des Finanzinstituts beziehungsweise des Emittenten orientiert. Das Kreditrisiko gegenüber Kunden aus dem Liefer- und Leistungsgeschäft resultiert von Vertragshändlern und Generalvertretern, sonstigen Firmenkunden sowie Privatkunden. Im Rahmen des Exportgeschäfts werden bei Generalvertretungen, die – als Ergebnis unserer Bonitätsanalysen – über keine ausreichende Bonität verfügen, im Regelfall Kreditsicherheiten, beispielsweise erstklassige Bankgarantien, angefordert. Das Kreditrisiko gegenüber Endkunden aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft steuert Daimler Financial Services auf Basis eines einheitlichen Risikomanagementprozesses. In diesem Prozess werden Mindestanforderungen an das Kredit- und Leasinggeschäft definiert und Standards für die Kreditprozesse sowie für das Identifizieren, Messen und Steuern von Risiken gesetzt. Wesentliche Elemente für die Steuerung der Kreditrisiken sind eine sachgerechte Kreditbeurteilung, die durch statistische Analysemethoden und Bewertungsverfahren unterstützt wird, sowie eine strukturierte Portfolioanalyse und Portfolioüberwachung.

Das Management von Länderrisiken beinhaltet mehrere Risikoaspekte: das Risiko aus Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften und Joint Ventures, das Risiko aus grenzüberschreitenden Finanzierungen von Konzerngesellschaften in Risikoländern sowie das Risiko aus dem direkten Verkauf an Kunden in diesen Ländern. Ein »Credit Committee« legt für diese grenzüberschreitenden Finanzierungen Länderlimite fest. Daimler verfügt über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen Daimler operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Eigenkapitalmaßnahmen in Risikoländern werden durch Investitionsschutzversicherungen, wie Investitionsgarantien der Bundesrepublik Deutschland, gegen politische Risiken abgesichert; grenzüberschreitende Forderungen gegenüber Kunden sichert der Konzern teilweise durch Exportkreditversicherungen, erstklassige Bankgarantien und Akkreditive. Ferner wird im Rahmen eines Komitees die Höhe von Hartwährungsportfolios bei Financial Services-Gesellschaften in Risikoländern festgelegt und begrenzt.

Weitergehende Informationen zum Management der Marktpreis-, Kreditausfall- und Liquiditätsrisiken enthält
 Anmerkung 32 des Konzernanhangs.

Cash Flow

Aus dem **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** ↗ B.24 ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 1,3 (i.V. Mittelzufluss 3,3) Mrd. €. Dieser Rückgang ist insbesondere auf die Umsetzung der Wachstumsstrategie zurückzuführen. Das Working Capital ist durch den vergleichsweise höheren Vorratsaufbau stärker gestiegen als im Vorjahreszeitraum. Das Wachstum im Neugeschäft aus der Leasing- und Absatzfinanzierung lag 2,6 Mrd. € über dem hohen Niveau des Vorjahreszeitraums. Zudem führte die positive Geschäftsentwicklung im Jahr 2014 zu höheren Ertragsteuerzahlungen. Weiterhin wirkten Zahlungsmittelabflüsse aus der außerordentlichen Dotierung der deutschen Pensionsvermögen von 2,5 Mrd. €. Teilweise kompensiert wurden diese Effekte durch ein höheres Ergebnis aus dem laufenden Geschäft, in dem die im Vergleich zum Vorjahr geringeren Bewertungseffekte nicht enthalten sind. Diese betrafen im Jahr 2014 RRPSh und Tesla mit insgesamt 0,4 Mrd. € sowie im Vorjahr EADS mit 3,4 Mrd. €.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ↗ B.24 ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 2,7 (i.V. 6,8) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren. In der Berichtsperiode ergaben sich insgesamt Mittelzuflüsse (netto), wohingegen im Vorjahreszeitraum die Käufe von Wertpapieren die Verkäufe deutlich überstiegen. Zudem wirkten sich die geringeren Investitionen in immaterielle Vermögenswerte positiv aus. Die Investitionen in Sachanlagen für das Anlaufen von neuen Produkten und für Kapazitätserweiterungen lagen leicht unter dem hohen Niveau der Vorjahre. Beide Jahre waren geprägt durch die Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz. Im August 2014 wurde die Veräußerung der Anteile an der RRPSh abgeschlossen und ein Veräußerungserlös in Höhe von 2,4 Mrd. € vereinnahmt. Im Oktober 2014 führte zudem der Verkauf der Anteile und die Ablösung des Kurssicherungsinstruments an Tesla zu einem Mittelzufluss in Höhe von 0,6 Mrd. €. Im Jahr 2013 war der Cash Flow aus der Investitionstätigkeit stark beeinflusst durch den Verkauf der restlichen Anteile an EADS (2,3 Mrd. €); gegenläufig wirkten der Erwerb des 12 %-Anteils an BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) mit 0,6 Mrd. € sowie die Kapitalerhöhung an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) mit 0,2 Mrd. €.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** ↗ B.24 resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 2,3 (i.V. 3,9) Mrd. €. Der Rückgang beruhte nahezu ausschließlich auf der Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten.

Seit dem 31. Dezember 2013 verringerten sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 1,4 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, reduzierte sich um 1,8 Mrd. € auf 16,3 Mrd. €.

B.24

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

	2014	2013	14/13
in Millionen €	Veränderung		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	11.053	10.996	+57
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-1.274	3.285	-4.559
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.709	-6.829	+4.120
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	2.274	3.855	-1.581
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	323	-254	+577
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	9.667	11.053	-1.386

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

Die übrigen Anpassungen betreffen Zugänge an Sachanlagen, die dem Konzern aufgrund der Ausgestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge als wirtschaftlichem Eigentümer zuzuordnen sind. Weiterhin werden Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler herausgerechnet. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von Anteilen an Tochtergesellschaften ohne Beherrschungsverlust im Free Cash Flow berücksichtigt.

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts belief sich im Jahr 2014 auf 5,5 Mrd. €. Dabei hat sich die Veräußerung der Anteile an RRPSh sowie an Tesla mit 3,0 Mrd. € ausgewirkt. Die Zahlungsmittelabflüsse aus der außerordentlichen Dotierung der deutschen Pensionsvermögen von 2,5 Mrd. € sowie aus der Abgeltung eines Gesundheitsfürsorgeplans in den USA reduzierten dagegen den Free Cash Flow des Industriegeschäfts. Bereinigt um diese Sondereffekte belief sich der Free Cash Flow des Industriegeschäfts auf 5,2 Mrd. €.

Den positiven Ergebnisbeiträgen der automobilen Geschäftsfelder stand ein Anstieg im Working Capital als Saldo aus der Veränderung der Vorräte, Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 2,3 Mrd. € gegenüber. Darin wirkten positive Effekte aus dem Verkauf von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von Gesellschaften des Industriegeschäfts an Daimler Financial Services. Die positive Entwicklung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva stand im Zusammenhang mit der Geschäftsausweitung und ist insbesondere auf Zahlungseingänge aus Verkäufen mit Service- und Wartungsverträgen sowie aus Verkäufen mit Restwertgarantien zurückzuführen. Zudem wurden hohe Aufwendungen für Händlerboni und Rückstellungen berücksichtigt. Gegenläufig wirkten dagegen die weiterhin hohen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie Ertragsteuer- und Zinszahlungen.

B.25

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2014	2013	14/13
in Millionen €			Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	7.539	10.313	-2.774
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.887	-6.767	+3.880
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere	-195	1.548	-1.743
Übrige Anpassungen ¹	1.022	-252	+1.274
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	5.479	4.842	+637

1 Die Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler, die sich im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit niederschlagen, werden in den übrigen Anpassungen herausgerechnet

Zu Beginn des Jahres 2014 haben wir einen Free Cash Flow erwartet, der deutlich unter dem Vorjahresniveau liegt. Beim Vergleich mit dem Vorjahreswert ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Free Cash Flow in beiden Jahren Effekte aus Beteiligungszu- und -abgängen enthält. Der Verkauf der Anteile an EADS führte im Jahr 2013 zu einem Mittelzufluss von 2,3 Mrd. €, gegenläufig wirkte der Erwerb der Beteiligung an BAIC Motor in Höhe von 0,6 Mrd. €. Der um Sondereinflüsse bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts im Jahr 2014 lag entsprechend unserer unterjährig angepassten Prognose mit 5,2 Mrd. € deutlich über dem bereinigten Vorjahreswert von 3,2 Mrd. €.

Der Anstieg des um Sondereffekte bereinigten Free Cash Flow um 2,0 Mrd. € auf 5,2 Mrd. € spiegelt die positive Geschäftsentwicklung wider und war im Wesentlichen auf die höheren Ergebnisbeiträge der automobilen Geschäftsfelder zurückzuführen. Der infolge der Umsetzung der Wachstumsstrategie vergleichsweise höhere Vorratsaufbau wurde über die Entwicklung der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nicht kompensiert. Weitere positive Effekte resultierten aus der Entwicklung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva.

B.26

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

	31.12. 2014	31.12. 2013	14/13
in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.341	9.845	-1.504
Verzinsliche Wertpapiere	5.156	5.303	-147
Liquidität	13.497	15.148	-1.651
Finanzierungsverbindlichkeiten	3.193	-1.324	+4.517
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	263	10	+253
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	3.456	-1.314	+4.770
Netto-Liquidität	16.953	13.834	+3.119

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [B.26](#) errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Verschuldung des Industriegeschäfts abgezogen. Zum 31. Dezember 2014 hatte die konzerninterne Refinanzierung aufgrund der Verwendung von Eigenmitteln des Industriegeschäfts einen höheren Umfang als die originär im Industriegeschäft aufgenommenen Finanzierungsverbindlichkeiten. Hieraus ergab sich ein positiver, die Netto-Liquidität erhöhender Wert für die Finanzierungsverbindlichkeiten des Industriegeschäfts, sodass die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts die ausgewiesene Bruttoliquidität übersteigt.

Seit dem 31. Dezember 2013 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts von 13,8 Mrd. € auf 17,0 Mrd. €. Der Anstieg war im Wesentlichen auf den positiven Free Cash Flow zurückzuführen. Die Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Daimler AG sowie an die Minderheitsgesellschafter von Tochtergesellschaften hat die Netto-Liquidität um 2,6 Mrd. € reduziert. Die Übernahme der Refinanzierung konzerninterner Händler durch das Industriegeschäft wurde durch die positiven Währungseffekte ausgeglichen.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2013 um 10,5 Mrd. € erhöht. [B.27](#)

Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Finanzgarantien sowie Eventualverbindlichkeiten

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern **sonstige finanzielle Verpflichtungen** eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2014 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Tabelle [B.28](#) gibt einen Überblick über die Nominalwerte der sonstigen finanziellen Verpflichtungen. Zu den Fälligkeiten verweisen wir auf unsere Ausführungen in [Anmerkung 30](#) (Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen) beziehungsweise [Anmerkung 32](#) (Management von Finanzrisiken) im Konzernanhang.

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 2014 – unverändert zum Vorjahr – auf 0,8 Mrd. €; hierfür gebildete Verbindlichkeiten betragen ebenfalls unverändert 0,1 Mrd. €. Die Finanzgarantien, die der Konzern im Zusammenhang mit den Chrysler-Transaktionen der Jahre 2007 und 2009 zugunsten von Chrysler gewährt hat, beliefen sich zum 31. Dezember 2014 auf 0,3 Mrd. €, wobei als Sicherheit für die zugrunde liegenden Verpflichtungen eine Einlage von Chrysler von 0,2 Mrd. € auf einem Treuhandkonto zur Verfügung steht. Eine weitere Finanzgarantie entfällt mit 0,1 Mrd. € auf Bankverbindlichkeiten der

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

Die **Eventualverbindlichkeiten** entfallen überwiegend auf Rückaufverpflichtungen. Zum 31. Dezember 2014 betrug der bestmögliche Schätzwert der finanziellen Auswirkungen aus diesen Garantien 1,2 (i. V. 1,0) Mrd. €. Nicht unter die Eventualverbindlichkeiten fallen die Gewährleistungs- und Kulanzzusagen (Produktgarantien), die der Konzern im Rahmen seiner Fahrzeugverkäufe bereitstellt. Des Weiteren sind in den Eventualverbindlichkeiten sonstige Eventualverbindlichkeiten enthalten. Der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung aus den sonstigen Eventualverbindlichkeiten beläuft sich wie im Vorjahr auf 0,4 Mrd. €.

B.27

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

	31.12.2014	31.12.2013	14/13
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.667	11.053	-1.386
Verzinsliche Wertpapiere	6.634	7.066	-432
Liquidität	16.301	18.119	-1.818
Finanzierungsverbindlichkeiten	-86.689	-77.738	-8.951
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	270	-3	+273
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-86.419	-77.741	-8.678
Netto-Verschuldung	-70.118	-59.622	-10.496

B.28

Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen (Nominalwerte)

	31.12.2014	31.12.2013
in Millionen €		
Verpflichtungen aus Einkaufskontrakten	9.769	9.771
Unkündbare Miet-, Pacht- und Leasingverträge	2.157	1.980
Unwiderrufliche Kreditzusagen	1.320	1.508
Übrige sonstige finanzielle Verpflichtungen	2.318	1.356
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	15.564	14.615

Investitionen

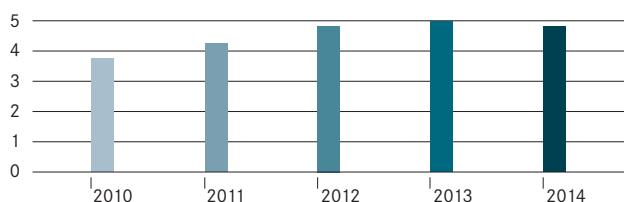
Investitionen weiter auf hohem Niveau. Im Rahmen unserer Wachstumsstrategie wollen wir die Chancen, die die globalen Automobilmärkte bieten, konsequent nutzen. Dies erfordert umfangreiche Investitionen in neue Produkte und neue Technologien sowie in die Erweiterung unseres weltweiten Produktionsnetzwerks. Im Berichtsjahr haben wir deshalb mit 4,8 (i.V. 5,0) Mrd. € erneut einen sehr hohen Betrag in Sachanlagen investiert. Das noch im Vorjahr geplante und im Geschäftsbericht 2013 angekündigte Investitionsvolumen haben wir damit aber nicht ganz realisiert. Hierzu haben der sehr effiziente Umgang mit unseren finanziellen Ressourcen sowie die teilweise Verzögerung von Investitionsvorhaben beigetragen. Ende 2014 liegen keine wesentlichen finanziellen Verpflichtungen im Zusammenhang mit künftigen Sachinvestitionen vor.

Bei Mercedes-Benz Cars erreichten die Sachinvestitionen im Jahr 2014 mit 3,6 Mrd. € nahezu das Vorjahresniveau. Zu den wichtigsten Projekten zählten die Modelle der neuen C-Klasse, die seit 2014 in Bremen sowie in Tuscaloosa, Peking und East London gefertigt wird. Ein weiterer Schwerpunkt waren die Vorbereitungen für neue Geländewagenmodelle. Umfangreiche Mittel haben wir auch für die Modernisierung und Neuausrichtung unserer deutschen Produktionsstandorte als Kompetenzzentren sowie für die Erweiterung unserer Kapazitäten in den USA eingesetzt. Bei Daimler Trucks lagen die Schwerpunkte auf neuen Produkten wie dem Western Star 5700XE, dem neuen FUSO Super Great V und den neuen Actros und Arocs Schwerlastzugmaschinen (SLT). Darüber hinaus wurden verschiedene Projekte zur globalen Standardisierung von Motoren und Aggregaten vorangetrieben. Insgesamt betrugen die Investitionen in Sachanlagen bei Daimler Trucks wie im Vorjahr 0,8 Mrd. €. Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans standen Investitionen für die neue Großraumlimousine V-Klasse und die Nachfolgegeneration des Vito im Vordergrund. Daimler Buses hat im Berichtsjahr vor allem in neue Produkte und in die Modernisierung der Produktionsstandorte investiert.

B.29

Sachinvestitionen

in Milliarden €



B.30

Sachinvestitionen nach Geschäftsfeldern

	2014	2013	14/13 Veränd. in %
in Millionen €			
Daimler-Konzern in % vom Umsatz	4.844 3,7	4.975 4,2	-3
Mercedes-Benz Cars in % vom Umsatz	3.621 4,9	3.710 5,8	-2
Daimler Trucks in % vom Umsatz	788 2,4	839 2,7	-6
Mercedes-Benz Vans in % vom Umsatz	304 3,0	288 3,1	+6
Daimler Buses in % vom Umsatz	105 2,5	76 1,9	+38
Daimler Financial Services in % vom Umsatz	23 0,1	19 0,1	+21

Refinanzierung

Die von Daimler im Jahr 2014 durchgeföhrten Finanzierungen dienten vor allem der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Daimler nutzte dafür ein breites Spektrum von unterschiedlichen Finanzierungsinstrumenten in verschiedenen Währungen und Märkten. Diese beinhalten Bankkredite, kurzfristige Schuldverschreibungen im Geldmarktbereich (Commercial Papers), Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten im Kapitalmarkt, die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank sowie die Verbrieftung von Kundenforderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset-Backed Securities, ABS).

Für längerfristige Mittelaufnahmen am Kapitalmarkt existieren verschiedene Emissionsprogramme. Dazu zählt beispielsweise das 35 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 in Mexiko, Argentinien, Südafrika, Thailand und Südkorea. Kapitalmarktprogramme ermöglichen eine flexible, wiederholte Inanspruchnahme der Kapitalmärkte.

Im Jahr 2014 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 Euromarkt platziert. [↗ B.32](#)

Als erstes internationales Unternehmen konnte die Daimler AG am heimischen Kapitalmarkt der Volksrepublik China Anleihen, sogenannte Panda Bonds, platzieren. Darüber hinaus wurden im Konzern eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedenen Währungen sowohl im Euromarkt als auch in Mexiko, Brasilien, Argentinien, Südafrika, Thailand und Südkorea begeben.

Eine hohe Kapitalmarktliquidität sowie das gute Rating begünstigten die 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 Risikoausfallschläge für Unternehmen mit einem Rating im Investment-Grade-Bereich im Vergleich zum Vorjahr nochmals zurückgingen; davon profitierte auch Daimler.

Im Jahr 2014 hat Daimler zudem in geringem Umfang auch Commercial-Paper-Emissionen durchgeführt.

Des Weiteren wurden mehrere Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen in den USA, Kanada und Deutschland durchgeführt. So wurde in den USA durch zwei Emissionen ein Refinanzierungsvolumen von insgesamt 3,1 Mrd. US-\$ generiert. Weitere 0,5 Mrd. CAN-\$ konnten in Kanada begeben werden, die erstmals direkt bei Investoren platziert wurden. Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Bank über die Silver-Arrow-Plattform erneut ABS-Anleihen im Wert von 1,0 Mrd. € an europäische Investoren verkauft.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren auch im Jahr 2014 Bankkredite. Die finanziellen Mittel wurden nicht nur von den großen global agierenden Banken, sondern auch zunehmend von einer Reihe lokaler Banken bereitgestellt. Kreditgeber waren daneben supranationale Banken, wie die Europäische Investitionsbank und die brasilianische Entwicklungsbank BNDES. Damit setzten wir unsere Diversifizierung in der Refinanzierung durch Kreditinstitute fort.

Zur Sicherstellung einer ausreichenden finanziellen Flexibilität hat Daimler im September 2013 mit einem Konsortium internationaler Banken eine 9 Mrd. € syndizierte Kreditlinie mit einer Laufzeit von fünf Jahren und zwei Verlängerungsoptionen von insgesamt zwei Jahren abgeschlossen. Sie gewährt dem Unternehmen damit finanzielle Flexibilität bis zum Jahr 2020. Mehr als 40 europäische, amerikanische und asiatische Banken haben sich an dem Konsortium beteiligt. Daimler beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen. Im Jahr 2014 hat Daimler die Option, die Kreditlinie um ein weiteres Jahr bis 2019 zu verlängern, ausgeübt. Alle Banken des Konsortiums haben sich an der Verlängerung beteiligt.

Zum Jahresende 2014 bestanden für Daimler kurz- und langfristige Kreditlinien von insgesamt 41,7 (i. V. 35,4) Mrd. €, von denen 17,2 (i. V. 15,0) Mrd. € nicht in Anspruch genommen waren. Diese beinhalteten die im September 2013 mit einem Konsortium internationaler Banken vereinbarte syndizierte Kreditlinie von 9 Mrd. €.

Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze sind in Tabelle [↗ B.31](#) dargestellt. Diese entfallen zum 31. Dezember 2014 überwiegend auf die folgenden Währungen: 43% auf Euro, 26% auf US-Dollar, 4% auf Brasilianische Real, 3% auf Japanische Yen und 4% auf Kanadische Dollar.

Zum 31. Dezember 2014 betragen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 86.689 (i. V. 77.738) 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.31

Refinanzierungsinstrumente

	Durchschnittszinssätze		Buchwerte	
	31.12.2014	31.12.2013	31.12.2014	31.12.2013
	in %		in Millionen €	
Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	1,68	2,14	49.165	44.875
Geldmarktpapiere	1,11	2,02	2.277	1.086
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3,08	3,32	22.893	19.089
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	1,06	1,54	10.853	11.257

B.32

Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler AG	750 Mio. €	01/2014	01/2022
Daimler Finance North America LLC	1.500 Mio. US-\$	03/2014	03/2017
Daimler Finance North America LLC	650 Mio. US-\$	03/2014	03/2021
Daimler AG	500 Mio. €	07/2014	07/2024
Daimler Finance North America LLC	1.500 Mio. US-\$	08/2014	08/2017
Daimler Finance North America LLC	500 Mio. US-\$	08/2014	09/2019
Daimler Finance North America LLC	500 Mio. US-\$	08/2014	08/2024

Rating

Im Geschäftsjahr 2014 haben sich keine Änderungen bei den Credit Ratings von Daimler ergeben. Damit verfügt die Daimler AG bei allen vier von ihr beauftragten Ratingagenturen weiterhin über eine vergleichbare Kreditbonität auf dem Niveau von A-. Der Rating-Ausblick wird von allen vier Agenturen mit »stabil« eingestuft. ↗ **B.33**

Am 19. Dezember 2014 bestätigte **Moody's Investors Service** (Moody's) das bestehende Langfristrating von A3 mit stabilem Ausblick für die Daimler AG. Moody's verwies auf die Stärke der Premium-Marke Mercedes-Benz, auf die weltweite Präsenz von Daimler Trucks als Weltmarktführer im Lkw-Geschäft, auf die starke Marktstellung von Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses in ihren jeweiligen Marktsegmenten sowie auf die Finanzkennziffern, mit denen der Konzern in der vergebenen Ratingkategorie gut positioniert sei.

B.33

Rating

	Ende 2014	Ende 2013
Langfristiges Credit Rating		
Standard & Poor's	A-	A-
Moody's	A3	A3
Fitch	A-	A-
DBRS	A (low)	A (low)
Kurzfristiges Credit Rating		
Standard & Poor's	A-2	A-2
Moody's	P-2	P-2
Fitch	F2	F2
DBRS	R-1 (low)	R-1 (low)

Am 27. November 2014 veröffentlichte **Standard & Poor's Ratings Services** (S & P) einen Bericht über die Daimler AG und bestätigte darin unser bestehendes langfristiges Unternehmensrating von A- sowie den damit verbundenen stabilen Ausblick. Das Rating setzt sich in der Nomenklatur von S & P aus einem »befriedigenden« Geschäftsrisiko und einem »minimalen« Finanzrisiko zusammen. Im Geschäftsrisiko schlägt sich unter anderem die zyklische Entwicklung auf den Automobilmärkten nieder. Das Finanzrisiko signalisiert die finanzielle Stärke des Konzerns.

Am 7. Juli 2014 unterstrich auch **Fitch Ratings** (Fitch) die breite geografische und produktbezogene Aufstellung von Daimler und bestätigte das für die Daimler AG bestehende langfristige Emittentenrisiko von A- mit stabilem Ausblick. Die fortgesetzte Produkt offensive wurde als positiver Beitrag zum Rating bewertet, andererseits würden weiterhin hohe Investitionen für Sachanlagen und Forschungs- und Entwicklungskosten als limitierender Faktor gesehen. Daimler verfüge mit der Rating-Einstufung aber über einen angemessenen Spielraum bei den Finanzkennziffern.

Die kanadische Agentur **DBRS** bestätigte am 24. Oktober 2014 das Langfristrating für die Daimler AG von A (low) mit stabilem Ausblick. DBRS verwies auf die verbesserte Ergebnissituation infolge der Produkt offensiven bei Mercedes-Benz Cars und bei Daimler Trucks sowie auf die Umsetzung der Effizienzprogramme in den Geschäftsfeldern, die im weiteren Verlauf erheblich zur Stärkung der Gewinnmarge des Konzerns beitragen sollten.

Die Kurzfristratings blieben im Jahresverlauf 2014 bei allen vier Ratingagenturen unverändert.

Vermögenslage.

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2013 von 168,5 Mrd. € auf 189,6 Mrd. € an; währungsbereinigt ist ein Anstieg von 14,0 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 105,5 (i.V. 89,4) Mrd. € auf Daimler Financial Services; dies entspricht 56 (i.V. 53) % aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf das gewachsene Finanzdienstleistungsgeschäft, die höheren Vorratsbestände sowie die gestiegenen sonstigen Vermögenswerte zurückzuführen. Auf der Passivseite sind insbesondere höhere Finanzierungsverbindlichkeiten, Rückstellungen sowie übrige finanzielle Verbindlichkeiten zu verzeichnen. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 41 % (i. V. 42 %) auf dem Niveau des Vorjahrs. Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme beträgt wie im Vorjahr 35 %.

Die **Immateriellen Vermögenswerte** in Höhe von 9,4 Mrd. € beinhalten 7,2 (i.V. 7,3) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten und unverändert 0,7 Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfiel ein Anteil von 69 % auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und ein Anteil von 22 % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks. Die im Berichtsjahr aktivierten Entwicklungskosten lagen bei 1,1 (i.V. 1,3) Mrd. € und entsprechen einem Anteil von 20,2 % (i. V. 23,4 %) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns  vgl. S. 103.

Die Investitionen in **Sachanlagen**  vgl. S. 92 lagen über den Abschreibungen; damit stiegen die Sachanlagen auf 23,2 (i.V. 21,8) Mrd. €. Im Jahr 2014 wurden weltweit 4,8 (i.V. 5,0) 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 in Höhe von 3,1 (i.V. 3,2) Mrd. €.

B.34

Verkürzte Konzernbilanz

	31.12.2014	31.12.2013	14/13 Veränderung in %
<hr/>			
in Millionen €			
<hr/>			
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	9.367	9.388	-0
Sachanlagen	23.182	21.779	+6
Vermietete Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	94.729	78.930	+20
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	2.294	3.432	-33
Vorräte	20.864	17.349	+20
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.634	7.803	+11
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.667	11.053	-13
Verzinsliche Wertpapiere	6.634	7.066	-6
Übrige finanzielle Vermögenswerte	5.987	6.241	-4
Sonstige Vermögenswerte	8.277	5.477	+51
Summe Aktiva	189.635	168.518	+13
<hr/>			
Passiva			
Eigenkapital	44.584	43.363	+3
Rückstellungen	28.393	23.098	+23
Finanzierungsverbindlichkeiten	86.689	77.738	+12
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.178	9.086	+12
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	10.706	8.276	+29
Sonstige Schulden	9.085	6.957	+31
Summe Passiva	189.635	168.518	+13

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich auf insgesamt 94,7 (i. V. 78,9) Mrd. €. Der Zuwachs war insbesondere durch das gestiegene Neugeschäft bei Daimler Financial Services bedingt. Darüber hinaus sind im Anstieg Effekte aus der Währungsumrechnung von 5,0 Mrd. € enthalten. Das Wachstum spiegelt den erfolgreichen Geschäftsverlauf insbesondere in den USA wider. Überproportionale Zuwächse waren auch im Absatzfinanzierungsgeschäft in China und anderen asiatischen Ländern sowie in der Türkei zu verzeichnen. In Europa stieg das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft um 11%. Der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 50% über dem Vorjahresniveau (47%).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** in Höhe von 2,3 (i. V. 3,4) Mrd. € umfassen vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. und BAIC Motor Corporation Ltd. im Pkw-Bereich sowie Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. und Kamaz OAO im Lkw-Geschäft. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultiert aus dem Verkauf des 50%-Anteils an RRPSh an die Rolls-Royce Holdings plc im dritten Quartal 2014.

Die **Vorräte** stiegen von 17,3 Mrd. € auf 20,9 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 11% (i. V. 10%). Der wechselkursbereinigte Anstieg von 2,9 Mrd. € ist unter anderem auf die Einführung neuer Modelle und eine höhere Variantenvielfalt sowie auf die erwartete positive Absatzentwicklung zurückzuführen. Dies führte im Wesentlichen in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks zu einem Anstieg der Fertigen und Unfertigen Erzeugnisse in Deutschland, China und in den USA.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** stiegen um 0,8 Mrd. € auf 8,6 Mrd. € an. 45% der Forderungen entfielen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 32% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** sind gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Mrd. € auf 9,7 Mrd. € zurückgegangen. Der wechselkursbereinigte Rückgang belief sich auf 1,7 Mrd. €.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2013 von 7,1 Mrd. € auf 6,6 Mrd. € reduziert. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitle, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitle weisen grundsätzlich ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** gingen von 6,2 Mrd. € auf 6,0 Mrd. € zurück. Sie bestehen vor allem aus den Beteiligungen an Renault und Nissan, aus derivativen Finanzinstrumenten sowie Krediten und sonstigen Forderungen an Dritte.

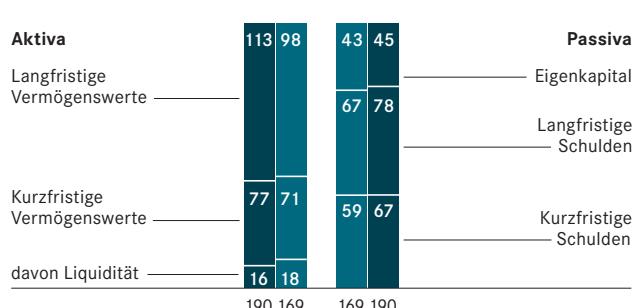
Die **Sonstigen Vermögenswerte** in Höhe von 8,3 (i. V. 5,5) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche. Der Anstieg der latenten Steuern betrifft im Wesentlichen die ergebnisneutralen Effekte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie aus derivativen Finanzinstrumenten.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2013 von 43,4 Mrd. € auf 44,6 Mrd. €. Das den Aktionären zustehende Eigenkapital stieg auf 43,7 (i. V. 42,7) Mrd. €. Das Konzernergebnis in Höhe von 7,3 Mrd. € vgl. S. 85 und positive Effekte aus der Währungsumrechnung von 1,8 Mrd. € haben zu einem Anstieg des Eigenkapitals geführt. Die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2013 an die Aktionäre der Daimler AG von 2,4 Mrd. €, die in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen (3,7 Mrd. €) und die Bewertung der derivativen Finanzinstrumente (1,9 Mrd. €) haben dagegen das Eigenkapital gemindert. Im Verhältnis zum Anstieg des Eigenkapitals von 3% stieg die Bilanzsumme mit 13% überproportional. In Folge der oben genannten Effekte lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 22,1% unter dem Niveau des Vorjahrs (24,3%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 40,8 (i. V. 43,4) %. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Eigenkapitalquoten 2013 und 2014 um die tatsächliche beziehungsweise vorgeschlagene Dividendenzahlung bereinigt sind.

B.35

Bilanzstruktur Daimler-Konzern

in Milliarden €



Die **Rückstellungen** sind auf 28,4 (i. V. 23,1) Mrd. € gestiegen; der Anteil an der Bilanzsumme lag mit 15 (i. V. 14) % über dem Vorjahresniveau. Sie umfassen insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 12,8 (i. V. 9,9) Mrd. €, die im Wesentlichen die Differenz aus dem Barwert der Pensionsverpflichtungen von 30,1 (i. V. 23,2) Mrd. € und dem Marktwert der Fondsvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 18,6 (i. V. 14,7) Mrd. € enthalten. Der Rückgang der Abzinsungsfaktoren vor allem für die inländischen Pläne von 3,4 % zum 31. Dezember 2013 auf 1,9 % zum 31. Dezember 2014 führte zu einer Erhöhung des Barwerts der Pensionsverpflichtungen. Dieser Effekt wurde durch die außerordentliche Dotierung der inländischen Planvermögen von 2,5 Mrd. € teilweise kompensiert. Darüber hinaus beinhalten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Ertragsteuern von 1,6 (i. V. 1,3) Mrd. € sowie für Produktgarantien von 5,0 (i. V. 4,7) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 3,9 (i. V. 3,2) Mrd. € und für übrige Rückstellungen von 5,0 (i. V. 4,0) Mrd. €. Die Veränderung der übrigen Rückstellungen beinhaltet mit 0,6 Mrd. € eine Zuführung für Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 86,7 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahrs (77,7 Mrd. €). Neben Effekten aus der Währungsumrechnung von 3,4 Mrd. € ist der Anstieg im Wesentlichen auf die Refinanzierung des wachsenden Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 50 % auf Anleihen, 26 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 13 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie 7 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens auf 10,2 (i. V. 9,1) Mrd. € erhöht. 61 % der Verbindlichkeiten entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 26 % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 10,7 (i. V. 8,3) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten, Restwertgarantien, Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten, erhaltene Käutionen sowie Verbindlichkeiten aus der Personalabrechnung. Der wechselkursbereinigte Anstieg (1,6 Mrd. €) ist im Wesentlichen auf die derivativen Finanzinstrumente zurückzuführen.

Die **Sonstigen Schulden** in Höhe von 9,1 (i. V. 7,0) Mrd. € beinhalten hauptsächlich Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverbindlichkeiten und latente Steuern. In der Veränderung sind insbesondere um 1,4 Mrd. € höhere Rechnungsabgrenzungsposten enthalten.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz  vgl. S. 192, der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals  vgl. S. 194 sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang entnommen werden.

Daimler AG

Kurzfassung nach HGB

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

Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in Stuttgart. Die Geschäftstätigkeit umfasst im Wesentlichen die Entwicklung, Produktion und den Vertrieb von Pkw, Transportern und Lkw in Deutschland sowie die Steuerung 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 eigene Vertriebsnetz mit 32 deutschen Niederlassungen, über die ausländischen Vertriebstochtergesellschaften und über Vertragspartner.

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

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

Ertragslage

Das **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** der Daimler AG lag bei 5,0 (i. V. 3,5) Mrd. €. Die Ergebnisentwicklung ist durch den Anstieg des operativen Ergebnisses um 0,6 Mrd. € auf 1,4 Mrd. € sowie das um 0,9 Mrd. € auf 3,6 Mrd. € höhere Finanzergebnis geprägt. [↗ B.36](#)

Der Umsatz stieg, wie im Vorjahr prognostiziert, aufgrund der höheren Absatzzahlen von Fahrzeugen und Komponenten um 8,4 Mrd. € auf 83,9 Mrd. €. Im Bereich Pkw nahm er deshalb um 14% auf 63,0 Mrd. € zu. Auch bei Lkw und Transportern stieg der Umsatz hieraus um 3% auf 20,9 Mrd. €.

Der Bereich Pkw hat im Berichtsjahr ein Ergebnis deutlich über dem Niveau des Vorjahres erzielt. Die Ergebnisentwicklung war im Wesentlichen durch das weitere Absatzwachstum in Europa, Asien und den USA sowie eine verbesserte Absatzstruktur geprägt. Wachstumstreiber waren insbesondere die S-Klasse sowie unsere erweiterte Kompaktwagenpalette. Gegenläufig belasteten Aufwendungen unter anderem für Produktattraktivierungen sowie für neue Technologien und Produkte das Ergebnis. Der Absatz des Bereichs Pkw stieg im Berichtsjahr um 9% auf 1.576.000 Einheiten¹. Bei den Bauarten war das S-Klasse Segment im Jahr 2014 ausgesprochen erfolgreich: Der Absatz stieg um 86% auf 129.000 Einheiten. Einen Zuwachs um 22% auf 486.000 Einheiten verzeichneten unsere Kompaktfahrzeuge. Bedingt durch den Lebenszyklus der E-Klasse lag der Absatz in diesem Segment unter dem Niveau des Vorjahrs.

Bei Lkw und Transportern lag das Ergebnis über dem Wert des Vorjahres. Der Absatz bei Lkw erreichte 92.000 (i. V. 105.000) Einheiten¹. Der Transporterabsatz konnte um 11% auf 281.000 Einheiten¹ gesteigert werden.

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 sind im Absatz der Daimler AG nicht berücksichtigt.

Die **Umsatzkosten** stiegen um 10% auf 75,3 Mrd. €. Der Absatzanstieg und Aufwendungen für neue Technologien und Produkte haben zu höheren Umsatzkosten geführt. Die Forschungs- und Entwicklungskosten, die in den Umsatzkosten ausgewiesen werden, lagen mit 4,9 (i. V. 4,7) Mrd. € über Vorjahresniveau; der Anteil an den Umsatzerlösen betrug 5,8 (i. V. 6,2) %. Die Forschungs- und Entwicklungskosten standen in erster Linie im Zusammenhang mit der Erneuerung und Erweiterung des Produktportfolios, insbesondere der Fahrzeugbaureihen der E-Klasse, der Geländewagen sowie der Kompaktklasse. Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich an neuen Motorenenerationen und alternativen Antriebssystemen. Zum Jahresende waren rund 17.000 Personen im Forschungs- und Entwicklungsbereich beschäftigt.

Die **Vertriebskosten** erhöhten sich um 0,3 Mrd. € auf 6,5 Mrd. €. Höhere Aufwendungen für Personal und Marketing waren wesentliche Faktoren hierfür. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen sank von 8,3% auf 7,7%.

Die **Verwaltungskosten** lagen mit 1,9 (i. V. 1,8) Mrd. € leicht über Vorjahresniveau. Der Anteil an den Umsatzerlösen lag bei 2,2 (i. V. 2,4) %.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag bei 1,1 (i. V. 1,5) Mrd. €. Die Veränderung zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus höheren Aufwendungen im Zusammenhang mit dem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern. ↗ **B.36**

Das **Finanzergebnis** hat sich insbesondere aufgrund des höheren Beteiligungsergebnisses um 0,9 Mrd. € auf 3,6 Mrd. € verbessert. Dieser Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem Verkauf unseres 50%-Anteils an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH an die Rolls-Royce Holdings plc.

Der Aufwand aus **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** beträgt 1,2 (i. V. Ertrag von 0,2) Mrd. €. Im Geschäftsjahr 2013 waren hohe Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren enthalten. Der Wegfall dieser Steuererträge sowie ein höherer Steueraufwand für das Jahr 2014 als Folge des verbesserten Vorsteuerergebnisses führten zu dem Anstieg des Steueraufwandes im Vergleich zum Vorjahr.

Der **Jahresüberschuss** ist von 3,7 Mrd. € auf 3,8 Mrd. € angestiegen. Die Entwicklung ist maßgeblich auf das verbesserte operative Ergebnis und das gestiegene Finanzergebnis zurückzuführen. Insbesondere aufgrund des im Vergleich zur Prognose höheren operativen Ergebnisses liegt der Jahresüberschuss über dem ursprünglich erwarteten Wert.

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. ↗ vgl. S. 116f.

Vermögens- und Finanzlage

Die **Bilanzsumme** liegt mit 85,3 Mrd. € auf Vorjahresniveau.

Das **Anlagevermögen** hat sich im Jahresverlauf in erster Linie aufgrund des niedrigeren Finanzanlagevermögens um 1,0 Mrd. € auf 43,8 Mrd. € reduziert. Der Rückgang ist hauptsächlich auf den Verkauf unseres 50%-Anteils an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH an die Rolls-Royce Holdings plc zurückzuführen. Die Investitionen in das Sachanlagevermögen (ohne Vermietvermögen, rund 2,5 Mrd. €) betreffen vor allem Investitionen in die Produktion der C-, E- und S-Klasse sowie Investitionen in Aggregate- und Getriebeprojekte.

Die **Vorräte** stiegen im Vergleich zum 31. Dezember 2013 um 1,1 Mrd. € auf 7,8 Mrd. €. Der Anstieg betrifft hauptsächlich fertige Erzeugnisse und Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie in geringerem Umfang unfertige Erzeugnisse und steht im Zusammenhang mit dem höheren Produktionsvolumen.

Die **Forderungen, Wertpapiere und Sonstigen Vermögensgegenstände** sind im Vergleich zum 31. Dezember 2013 um 1,1 Mrd. € auf 30,0 Mrd. € gestiegen. Ausschlaggebend für den Zuwachs war vor allem der um 0,9 Mrd. € höhere Forderungsbestand. Die **Zahlungsmittel** reduzierten sich um 1,3 Mrd. € auf 3,4 Mrd. € unter anderem aufgrund der außerordentlichen Dotierung des Pensionsvermögens in Höhe von 2,4 Mrd. €.

Die **Bruttoliquidität** – bestehend aus Zahlungsmitteln und sonstigen Wertpapieren – lag am Bilanzstichtag mit 8,6 (i. V. 9,3) Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahrs.

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2014 auf 3,2 (i. V. 6,0) Mrd. €. Der Rückgang resultiert insbesondere aus deutlich höheren Zuwendungen in das Pensionsvermögen sowie aus einem höheren Vorratsaufbau. Gegenläufig wirkt das gestiegene operative Ergebnis im Geschäftsjahr 2014 mittelerhöhend.

B.36

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG

	2014	2013
in Millionen €		
Umsatzerlöse	83.947	75.531
Umsatzkosten (inkl. F&E-Aufwendungen)	-75.307	-68.183
Vertriebskosten	-6.518	-6.243
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.885	-1.779
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.122	1.497
Operatives Ergebnis	1.359	823
Finanzergebnis	3.635	2.687
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	4.994	3.510
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.223	203
Jahresüberschuss	3.771	3.713
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-1.150	-1.306
Bilanzgewinn	2.621	2.407

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich im Geschäftsjahr 2014 ein Mittelabfluss von 1,3 (i. V. 7,1) Mrd. €. Der geringere Mittelabfluss begründet sich in niedrigeren Nettoinvestitionen in Wertpapiere. Zudem wurden geringere Investitionen in Finanzanlagen getätigt. Der Verkauf der Anteile an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH hat den Cash Flow aus der Investitionstätigkeit positiv beeinflusst.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** weist im Berichtszeitraum einen Mittelabfluss von 3,2 (i. V. 1,3) Mrd. € auf. Der Rückgang erklärt sich aus der im Vergleich zum Vorjahr geringeren Aufnahme von externen Finanzierungsverbindlichkeiten. Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements haben sich gegenüber dem Vorjahr weniger stark reduziert. Im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ist die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2013 mit 2,4 Mrd. € enthalten.

B.37

Bilanzstruktur der Daimler AG

	31.12.2014	31.12.2013
in Millionen €		
Aktiva		
Anlagevermögen	43.772	44.748
Vorräte	7.846	6.682
Forderungen, Wertpapiere und sonstige Vermögensgegenstände	29.985	28.869
Zahlungsmittel	3.399	4.718
Umlaufvermögen	41.230	40.269
Rechnungsabgrenzungsposten	256	259
	85.258	85.276
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.069
(Bedingtes Kapital 500 Mio. €)		
Kapitalrücklage	11.480	11.477
Gewinnrücklagen	19.891	18.748
Bilanzgewinn	2.621	2.407
Eigenkapital	37.062	35.701
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.391	3.405
Übrige Rückstellungen	10.470	9.214
Rückstellungen	11.861	12.619
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.412	5.352
Übrige Verbindlichkeiten	30.379	31.111
Verbindlichkeiten	35.791	36.463
Rechnungsabgrenzungsposten	544	493
	85.258	85.276

Das **Eigenkapital** nahm im Berichtsjahr um 1,4 Mrd. € auf 37,1 Mrd. € zu. Der Zuwachs steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Jahresüberschuss 2014, von dem in Übereinstimmung mit § 58 Abs. 2 AktG 1,2 Mrd. € den Gewinnrücklagen zugeführt wurden. Die Eigenkapitalquote lag zum Bilanzstichtag bei 43,5 (i. V. 41,9) %.

Die **Rückstellungen** gingen im Vergleich zum 31. Dezember 2013 um 0,8 Mrd. € auf 11,9 Mrd. € zurück. Dies war hauptsächlich auf geringere Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen zurückzuführen. Hier hat sich die außerordentliche Dotierung von 2,4 Mrd. € in das Pensionsvermögen niedergeschlagen. Gegenläufig resultiert ein Anstieg im Wesentlichen aus den Aufwendungen im Zusammenhang mit dem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern, einem Anstieg der Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich und dem absatzbedingten Anstieg der Garantierückstellung.

Die **Verbindlichkeiten** sind um 0,7 Mrd. € auf 35,8 Mrd. € zurückgegangen. Die Veränderung ist vor allem auf die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zurückzuführen (-2,6 Mrd. €). Gegenläufig sind die Finanzierungsverbindlichkeiten (+1,9 Mrd. €) angestiegen.

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.

☞ vgl. S. 132 ff. Für die Daimler AG beurteilen wir die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken im Zusammenhang mit Pensionsplänen als hoch. Diese Risiken treten insbesondere bei einem sinkenden Diskontierungszinssatz ein. Aus den Beziehungen zu unseren Beteiligungen können zusätzlich aus gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsverhältnissen (insbesondere Finanzierungen) Belastungen 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. ☞ vgl. S. 146 ff. Für das Jahr 2015 erwarten wir für die Daimler AG einen Jahresüberschuss deutlich unter dem Niveau des Geschäftsjahres 2014. Der Rückgang ist maßgeblich auf einen erwarteten höheren Aufwand aus den Altersversorgungsverpflichtungen zurückzuführen. Dieser ist insbesondere in dem anhaltend niedrigen Marktzinsniveau begründet. Ferner ist die Restrukturierung unserer Niederlassungen in Deutschland im Jahr 2015 mit erheblichen Aufwendungen im operativen Ergebnis verbunden.

Nachhaltigkeit.

Nachhaltigkeit bei Daimler

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

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

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie hat sechs Handlungsschwerpunkte (»Verantwortungsdimensionen«), denen relevante Handlungsfelder zugeordnet sind. Diese haben wir mit Zielen und Zielindikatoren verbunden. Alle Ziele zusammen formen unser mittel- bis langfristiges »Nachhaltigkeitsprogramm 2020«, an dem wir uns selbst messen, uns aber auch von außen messen lassen wollen. Darin sind die Handlungsfelder für die kommenden Jahre festgelegt. So wollen wir Schadstoffe und Emissionen weiter verringern, die Sicherheit unserer Fahrzeuge nochmals erhöhen, unsere Aktivitäten zum Schutz der Menschenrechte weiter ausbauen und systematisieren, den Dialog mit unseren Lieferanten und Händlern ausbauen sowie unser gesellschaftliches Engagement weiter stärken.

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

- Wir bekennen uns zu rechtlichen ebenso wie zu ethischen Standards und müssen sicherstellen, dass diese Standards eingehalten werden – weltweit und auch von unseren Geschäftspartnern und Lieferanten.
- Straßenverkehr ist ein Mitverursacher von CO₂- und Schadstoffemissionen. Als Automobilhersteller setzen wir uns für nachhaltige Mobilitätslösungen ein und beweisen unsere Innovationskraft in den Bereichen Umwelt- und Ressourcenschutz sowie Sicherheit.
- Mit unseren betrieblichen Prozessen, vor allem in der Fahrzeugproduktion, sind Umweltauswirkungen verbunden, die wir durch ein konsequentes Umweltmanagement so gering wie möglich halten.
- Als Arbeitgeber tragen wir Verantwortung für faire und attraktive Arbeitsbedingungen von 280.000 Beschäftigten weltweit.
- Als »Unternehmensbürger« wollen wir über unsere Geschäftstätigkeit hinaus zum Gemeinwohl beitragen und dabei unsere besonderen Kompetenzen einbringen.

Konzernweites Nachhaltigkeitsmanagement. Nachhaltigkeit ist bei uns thematisch und organisatorisch in die konzernweite Corporate Governance eingebettet.  vgl. S. 182 ff. Unser zentrales Managementgremium für Nachhaltigkeit ist das Corporate Sustainability Board (CSB). Die operative Arbeit leistet das Corporate Sustainability Office mit Vertretern aus den Fachbereichen und Geschäftsfeldern. Als Instrument zur Steuerung der wesentlichen Nachhaltigkeitsziele setzen wir seit dem Jahr 2011 eine Sustainability Scorecard ein. Sie signalisiert über eine Ampelsystematik Handlungsbedarf und Erfolge sowohl für quantitative Indikatoren als auch für qualitative Ziele. Mit direkter Einbindung der Konzernführung können so gezielt Maßnahmen ergriffen werden.

Umfassende Nachhaltigkeitsberichterstattung. Im Jahr 2014 erschien zum zehnten Mal unser konzernweiter Daimler-Nachhaltigkeitsbericht. Er liefert eine detaillierte und umfassende Nachhaltigkeitsbilanz des zurückliegenden Geschäftsjahrs und wird ergänzt durch einen online-basierten interaktiven Nachhaltigkeitsbericht mit vertiefenden und weiterführenden Informationen.  daimler.com/nachhaltigkeit

Der neue Nachhaltigkeitsbericht über das Geschäftsjahr 2014, der zur Daimler-Hauptversammlung Anfang April 2015 präsentiert wird, orientiert sich an den Reporting-Anforderungen 4.0 der Global Reporting Initiative (GRI). In diesem Zusammenhang werden wesentliche Nachhaltigkeitsbelange des Unternehmens gezielt herausgearbeitet. Das betrifft vor allem Themen-schwerpunkte wie die weitere Verbrauchsreduzierung bei unseren Fahrzeugen zum Beispiel durch Hybridisierung, Arbeitgeberattraktivität, unser Engagement in China und die Mobi-litätskonzepte von Daimler. Darüber hinaus berichten wir über die Aufbereitung gebrauchter Aggregate (Re-Manufacturing), den weiteren Ausbau der Initiativen zu Integrität und Compliance sowie der Förderung von Mitarbeiterengagement.

Forschung und Entwicklung

Forschung und Entwicklung als Erfolgsfaktor. Forschung und Entwicklung haben bei Daimler seit jeher einen zentralen Stellenwert. Unsere Forschung antizipiert Trends, Kunden-wünsche und Anforderungen an die Mobilität der Zukunft, die von der Entwicklung konsequent in serienreife Produkte umgesetzt werden. Es ist unser Ziel, unseren Kunden faszinie-rende 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 Entwicklungs. Zum Jahresende 2014 arbeiteten bei Daimler weltweit 21.700 (i. V. 21.300) Personen in Forschungs- und Entwicklungs-bereichen. 14.000 (i. V. 13.600) Mitarbeiterinnen und Mit-arbeiter waren im Ressort Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung tätig, 5.500 (i. V. 5.600) Beschäftigte sind dem Geschäftsfeld Daimler Trucks zuzurechnen, 1.000 (i. V. 1.000) dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans und 1.100 (i. V. 1.100) Daimler Buses. Rund 4.600 (i. V. 4.400) Forscher und Entwickler waren außerhalb Deutschlands beschäftigt.

Internationales Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk. Unser globales Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk umfasst 21 Standorte in zehn Ländern. Die größten Standorte sind Sindelfingen und Stuttgart-Untertürkheim in Deutschland. In Sunnyvale, Kalifornien, der Zentrale unserer Forschungseinrichtungen in Nordamerika, sind derzeit rund 120 Mitarbeite-rinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Weitere wichtige Standorte in Nordamerika sind Long Beach, Kalifornien, Portland, Oregon und Redford, Michigan. Die bedeutendsten Standorte in Asien sind Bangalore, Indien, das Global Hybrid Center in Kawasaki, Japan, und unser Forschungs- und Entwicklungs-zentrum in Peking. Mit rund 2.000 Mitarbeitern ist Mercedes-Benz Research and Development India (MBRDI) das größte Forschungs- und Entwicklungszentrum von Daimler außerhalb Deutschlands. Im November 2014 hat Daimler Greater China Ltd. ein neues Forschungs- und Entwicklungszentrum in China eröffnet und damit das bestehende R&D-Netzwerk in Peking erweitert. Herzstück des neuen Zentrums und die neue Design-Drehscheibe des Unternehmens in Asien ist das Advanced Design Studio. Seine Hauptaufgabe besteht darin, den chinesischen Kunden ein noch intensiveres Mercedes-Benz Marken-erlebnis zu bieten. In Zukunft werden für das neue Mercedes-Benz Forschungs- und Entwicklungszentrum rund 500 hoch qualifizierte Ingenieure und Designer tätig sein. Bereits im Jahr 2013 wurde das Produktentwicklungszentrum des chinesischen Van-Joint- Ventures »Fujian Benz Automotive Corporation« in Fuzhou eröffnet. Die Anlage ist das erste Produktentwicklungs-zentrum von Mercedes-Benz Vans außerhalb Deutschlands und verfügt unter anderem über eine Konstruktions- und Berechnungsabteilung, ein Testgelände, Versuchslabore sowie Komponenten- und Gesamtfahrzeugprüfstände.

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

Zielgerichtete Einbindung der Zulieferindustrie. Um unsere anspruchsvollen Ziele zu erreichen, arbeiten wir auch intensiv mit den Forschungs- und Entwicklungsbereichen der Zuliefer-industrie zusammen. Gerade mit Blick auf den rasanten tech-nologischen Wandel in der Automobilindustrie und die Notwen-digkeit, neue Technologien möglichst schnell zur Marktreife zu bringen, ist eine enge Verzahnung mit Zulieferfirmen unab dingbar. Darüber hinaus sind für uns leistungsfähige Partner aus der Zulieferindustrie unverzichtbar, wenn es um die Entwick-lung und Bereitstellung neuer Konzepte für die Mobilität der Zukunft geht. Im Rahmen der gemeinsamen Forschungs- und Entwicklungsarbeit stellen wir sicher, dass die Kern-kompetenzen für Technologien, die für die Zukunft des Auto-mobils insgesamt und die Einzigartigkeit unserer Marken wichtig sind, im Unternehmen bleiben.

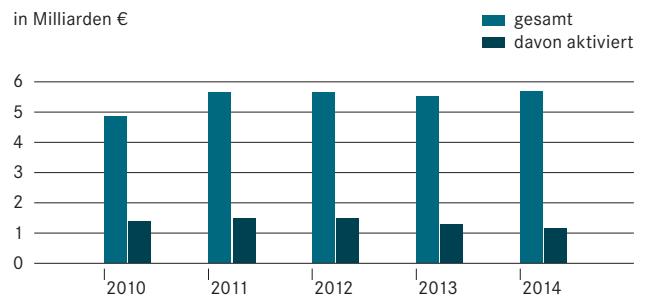
Schutzrechte sichern die Technologie- und Innovations-führerschaft. Carl Benz hat das Automobil im Jahr 1886 erfunden und patentiert. Seitdem haben wir es mit mehr als 100.000 Patentanmeldungen weiterentwickelt. Im Jahr 2014 wurden insgesamt 2.049 (i. V. 2.078) neue Ideen zum Patent angemeldet. Mit diesen Patentanmeldungen werden nicht nur Handlungsspielräume beim Einsatz innovativer Technologien abgesichert, sondern auch die Exklusivität von Innovationen. Erfindungen werden an jedem Standort im global ausgerichteten Entwicklungs- und Forschungsnetzwerk identifiziert und geschützt – insbesondere in Deutschland, China, Japan, USA und Indien. Über die technischen Schutzrechte hinaus wird die Einzigartigkeit der Produkterscheinung mit über 6.400 (i. V. 6.100) eingetragenen Designs abgesichert. Mit einem Portfolio von weltweit mehr als 32.900 (i. V. 32.500) Markenschutzrechten sichern wir darüber hinaus die berühmte und wertvolle Marke Mercedes-Benz, den Stern sowie alle übrigen Produktmarken in jedem relevanten Markt ab.

5,7 Mrd. € für Forschung und Entwicklung. Auch in den kommenden Jahren wollen wir die Mobilität mit richtungsweisenden Innovationen aktiv mitgestalten. Deshalb haben wir im Jahr 2014, wie bereits im Geschäftsbericht 2013 angekündigt, mit 5,7 (i. V. 5,5) Mrd. € erneut einen sehr hohen Betrag in Forschungs- und Entwicklungsleistungen investiert. Davon wurden 1,1 (i. V. 1,3) Mrd. € als Entwicklungskosten aktiviert; das entspricht einer Aktivierungsquote von 20 (i. V. 23) %. Die Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen erreichten im Berichtsjahr 1,2 (i. V. 1,1) Mrd. €. Auch gemessen am Umsatz bewegten sich die Forschungs- und Entwicklungsleistungen mit einer Quote von 4,4 (i. V. 4,7) % weiterhin auf einem hohen Niveau. Schwerpunkte waren neue Fahrzeugmodelle, besonders kraftstoffeffiziente und umweltschonende Antriebe sowie neue Sicherheitstechnologien. Um die Effizienz unserer Fahrzeuge weiter zu steigern, setzen wir an allen wichtigen Stellhebeln an – von innovativen Antriebskonzepten über Energiemanagement und Aerodynamik bis hin zum Leichtbau.

Die wichtigsten Entwicklungsprojekte sind bei Mercedes-Benz Cars die Nachfolgemodelle der E- und M-Klasse sowie unsere nächste Kompaktwagengeneration. Außerdem investieren wir in unserem Pkw-Geschäft kontinuierlich in neue emissionsarme Motoren, alternative Antriebssysteme sowie in innovative Sicherheitstechnologien. Insgesamt übertrafen die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bei Mercedes-Benz Cars mit 4,0 (i. V. 3,8) Mrd. € das hohe Vorjahresniveau. Daimler Trucks hat 1,2 (i. V. 1,2) Mrd. € in Forschungs- und Entwicklungsprojekte investiert. Schwerpunkte waren hier neue Motoren im mittelschweren und schweren Bereich sowie Nachfolgegenerationen bestehender Produkte. Bei Mercedes-Benz Vans standen neben der laufenden Produkterneuerung Aufwendungen für die weitere Reduzierung der Emissionen und die Erhöhung der Kraftstoffeffizienz im Vordergrund. Das Geschäftsfeld Daimler Buses hat seine Entwicklungsaktivitäten vor allem auf neue Produkte, die Erfüllung neuer Abgasnormen und auf alternative Antriebssysteme konzentriert. Rund die Hälfte unserer Forschungs- und Entwicklungsleistungen verwenden wir für die Entwicklung »grüner« Technologien. [↗ B.38](#) [↗ B.39](#)

B.38

Forschungs- und Entwicklungsleistungen



B.39

Forschungs- und Entwicklungsleistungen nach Geschäftsfeldern

	2014 in Millionen €	2013 in Millionen €	14/13 Veränd. in %
Daimler-Konzern davon aktiviert	5.680 1.148	5.489 1.284	+3 -11
Mercedes-Benz Cars davon aktiviert	4.025 1.035	3.808 1.063	+6 -3
Daimler Trucks davon aktiviert	1.188 34	1.171 79	+1 -57
Mercedes-Benz Vans davon aktiviert	293 68	329 139	-11 -51
Daimler Buses davon aktiviert	182 11	187 3	-3 +267

Innovation und Sicherheit

Innovationen für die Mobilität der Zukunft. Größtmöglicher Kundennutzen, höchste Sicherheitsstandards, maximale Umweltverträglichkeit und Effizienz – um diese Ziele zu verbinden, setzen wir auf innovative Konzepte und eine umweltgerechte Produktentwicklung. Das reicht von wegweisenden Fahrzeug- und Antriebstechnologien über intelligenten Leichtbau bis hin zu ausgefeilten Assistenzsystemen, die Unfälle vermeiden können. Auf dem Weg zum unfall- und emissionsfreien Fahren haben wir gerade in den zurückliegenden Jahren enorme Fortschritte gemacht. Wir haben eine größere Bandbreite elektrifizierter Fahrzeuge auf der Straße als jeder andere Automobilhersteller, und auch beim Thema Sicherheit setzen wir Maßstäbe. Insbesondere beim autonomen Fahren haben wir uns einen klaren Technologievorsprung erarbeitet, den wir weiter ausbauen wollen.

Auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität. Endliche Ölreserven, eine vor allem in den Städten wachsende Bevölkerung und die ungebrochene Nachfrage nach Mobilität verlangen nach neuen Lösungen in allen Bereichen des Straßenverkehrs. Unser Ziel ist es, Mobilität auch für kommende Generationen sicherzustellen. Deshalb wollen wir unseren Kunden sichere, effiziente und emissionsarme Fahrzeuge und Dienstleistungen anbieten. Unsere Vision ist dabei ein auf die Marktanforderungen abgestimmter Antriebs-Mix. Die zentralen Entwicklungsschwerpunkte für neue, besonders kraftstoffeffiziente und umweltschonende Antriebstechnologien in allen automobilen Geschäftsfeldern haben wir in unserer Initiative »Der Weg zum emissionsfreien Fahren« festgelegt:

1. Unsere Fahrzeuge mit modernsten Verbrennungsmotoren entwickeln wir weiter und optimieren sie für deutlich weniger Verbrauch und Emissionen.
2. Durch maßgeschneiderte Hybridisierung, also die Kombination von Verbrennungs- und Elektromotor, erzielen wir weitere, spürbare Effizienzsteigerungen.
3. Mit Elektrofahrzeugen mit Batterie oder Brennstoffzelle ermöglichen wir ein lokal emissionsfreies Fahren. ↗ **B.40**

Mit neuen Produkten und Technologien haben wir auf unserem »Weg zum emissionsfreien Fahren« im Berichtsjahr wiederum erhebliche Fortschritte gemacht. Das zeigen auch die Beispiele auf den folgenden Seiten.

Effiziente Pkw- und Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren. Ein Großteil unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten ist weiterhin darauf ausgerichtet, unsere Pkw- und Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor noch effizienter zu machen. Maßgeblich dafür sind beispielsweise Motoren mit kleinem Hubraum und Turbolader, Leichtbau, aerodynamische Optimierungen, rollwiderstandsarme Reifen, ein bedarfsgerechtes Energiemanagement und eine Start-Stopp-Automatik. Insbesondere bei der neuen C-Klasse, die seit April 2014 an unsere Kunden ausgeliefert wird, haben wir durch Optimierungsmaßnahmen an der Karosserie sowie an den Motoren und den Nebenaggregaten die Kraftstoffeffizienz deutlich erhöht und Verbrauchsreduzierungen von bis zu 32% erzielt. Zusätzliche Potenziale erschließen wir durch eine maßgeschneiderte und intelligente Hybridisierung. So benötigt das derzeit sparsamste C-Klasse Modell, der C 300 BlueTEC HYBRID¹, lediglich 3,6 l Diesel auf 100 km (NEFZ kombiniert) und erreicht einen CO₂-Wert von 94 g/km. Ebenso niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte zeichnen auch die sparsamste Variante der neuen modellgepflegten B-Klasse aus, den B 180 CDI BlueEFFICIENCY Edition².

Auch bei den Nutzfahrzeugen haben wir den Kraftstoffverbrauch mit den jüngsten Modellen weiter reduziert. Unsere neuen Actros-, Arocs-, Antos- und Atego-Baureihen, der amerikanische Schwer-Lkw Freightliner Cascadia Evolution sowie der neue FUSO Super Great V sind die saubersten und wirtschaftlichsten Fahrzeuge ihrer Klasse, und auch unsere neuen Busse überzeugen durch herausragende Verbrauchswerte.

⌚ vgl. S. 109

B.40

Der Weg zur emissionsfreien Mobilität

Optimierung unserer Fahrzeuge mit modernsten Verbrennungsmotoren

Weitere Effizienzsteigerung durch Hybridisierung

Lokal emissionsfreies Fahren mit Elektrofahrzeugen mit Brennstoffzelle oder Batterie

Energiequellen für die Mobilität der Zukunft



Saubere Kraftstoffe für Verbrennungsmotoren



Energiequellen für lokal emissionsfreies Fahren

Erster Plug-in-Hybrid mit Stern. Die erste zertifizierte Dreiliter-Luxuslimousine der Welt ist ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität. Der neue Mercedes-Benz S 500 PLUG-IN HYBRID³ verbindet ein hochmodernes Hybrid-Antriebskonzept mit den einzigartigen Innovationen und der luxuriösen Ausstattung der S-Klasse. Die Luxuslimousine mit langem Radstand, die seit Oktober 2014 an unsere Kunden ausgeliefert wird, überzeugt durch außergewöhnliche Dynamik und Effizienz.  vgl. S. 4 ff.

Nach dem S 400 HYBRID⁴ und dem S 300 BlueTEC HYBRID⁵ ist der S 500 PLUG-IN HYBRID³ bereits das dritte Hybridmodell in der S-Klasse. Bis zum Jahr 2017 wollen wir insgesamt zehn Plug-in-Hybrid-Pkw auf die Straße bringen, bei denen der Akku auch über die externe Stromversorgung geladen werden kann.

Intelligentes Energiemanagement für Hybridfahrzeuge.

Bei der Entwicklung neuer Hybridmodelle profitieren unsere Ingenieure verstärkt aus der Zusammenarbeit mit dem erfolgreichen Formel-1-Rennteam, das ebenfalls High-Tech-Hybridmotoren zur Kraftstoffersparnis einsetzt. Synergieeffekte gibt es hierbei sowohl für die Serien- als auch die Rennfahrzeuge. Viele Hybridfahrzeuge verschenken bei Bergabfahrten Energie. Denn häufig ist ihre Hochvolt-Batterie im falschen Moment zu voll geladen, um die bergab anfallende Rekuperationsenergie zusätzlich aufnehmen zu können. Die »Intelligent HYBRID«-Betriebsstrategie, die Mercedes-Benz in der S-Klasse und künftig auch in anderen Modellen einsetzt, sorgt dafür, dass die Hochvolt-Batterie stets nur so weit geladen ist, dass jede Möglichkeit zur Rekuperation genutzt werden kann, die der Straßenverlauf und das Gelände bieten. Bei zu voller Batterie unterstützt der Elektromotor automatisch den Verbrennungsmotor, um die Batterie so weit zu leeren, dass sie die erwartete Rekuperationsenergie vollständig aufnehmen kann. Um das Rekuperations-

potenzial der vor dem Fahrzeug liegenden Strecke zu berechnen, nutzt das System Daten aus dem Navigationssystem COMAND Online. »Intelligent HYBRID« arbeitet als einzige vorausschauende Betriebsstrategie nicht nur, wenn im Navigationssystem ein Ziel einprogrammiert ist, sondern funktioniert auch bei inaktiver Zielführung. Dann berechnet das System die Abbiegewahrscheinlichkeit abhängig von der Straßenkategorie.  vgl. S. 8 ff.

Neu im Mercedes-Benz S 500 PLUG-IN HYBRID³ ist auch das sogenannte haptische Fahrpedal. Es kann dem Fahrer per Doppelimpuls signalisieren, wann er zum Segeln und Rekuperieren den Fuß vom Fahrpedal nehmen sollte. Während der E-Fahrt kann es eine Rückmeldung über den Einschaltpunkt des Verbrennungsmotors liefern. Der Energiefluss wird in allen Betriebszuständen im Kombi-Instrument und im Zentraldisplay angezeigt, wenn der Kunde dies auswählt.

1 C 300 BlueTEC HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 4,1-3,9/außerorts 3,9-3,4/kombiniert 4,0-3,6; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 104-94.

2 B 180 BlueEFFICIENCY Edition: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 4,3/außerorts 3,2/kombiniert 3,6; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 94.

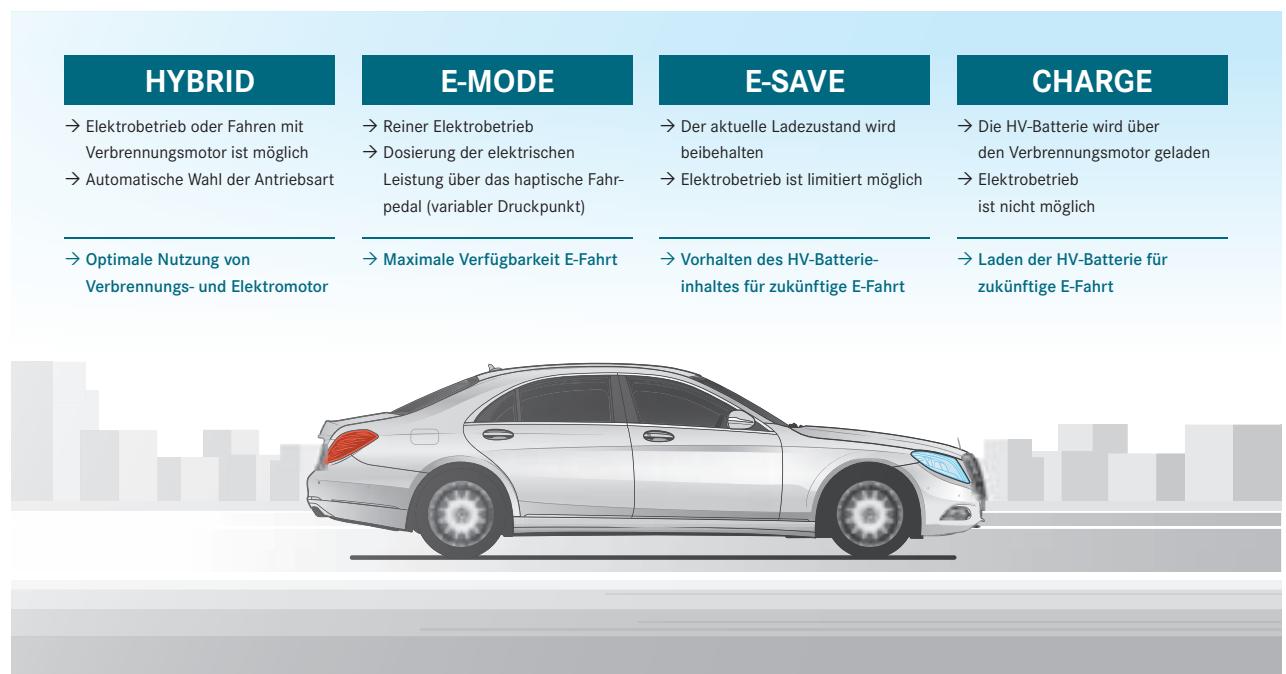
3 S 500 PLUG-IN HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 2,8; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 65; Stromverbrauch in kWh/100 km 13,5.

4 S 400 HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 7,4-6,6/außerorts 6,5-6,1/kombiniert 6,8-6,3; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 159-147.

5 S 300 BlueTEC HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 4,8-4,7/außerorts 4,6-4,3/kombiniert 4,7-4,4; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 124-115.

B.41

Intelligente Betriebsstrategie: Betriebsarten



Einzigartiges Spektrum an Fahrzeugen mit Elektroantrieb.

Unser Portfolio an Elektrofahrzeugen reicht vom Pkw über Transporter und leichte Lkw bis hin zum Bus. Im Einzelnen sind derzeit die folgenden Daimler-Fahrzeuge auf der Straße: der smart fortwo electric drive¹, die A-Klasse E-CELL², der SLS AMG Coupé Electric Drive³, die B-Klasse F-CELL⁴, die B-Klasse Electric Drive⁵ sowie bei den Nutzfahrzeugen der Vito E-CELL, der Mercedes-Benz Citaro FuelCELL-Hybrid, der FUSO Canter E-CELL und der Freightliner Custom Chassis MT E-CELL All-Electric.

Der smart fortwo electric drive¹ ist mittlerweile in 18 Märkten weltweit erhältlich und zählt zu den meistverkauften Elektroautos in Deutschland. Mehr als 1.300 e-smarts sind rund um die Uhr bei unserem innovativen Mobilitätsdienst car2go in verschiedenen Metropolen im Dauereinsatz.

Die neue B-Klasse Electric Drive⁵ haben wir im Jahr 2014 zunächst im US-Markt und im November auch in Deutschland eingeführt. Unter den kompakten Elektrofahrzeugen setzt sie Maßstäbe in puncto Komfort, Qualität und Sicherheit. Für den leisen und lokal emissionsfreien Antrieb sorgt ein 132 kW starker Elektromotor, der bereits ab dem ersten Antippen des Gaspedals sein maximales Drehmoment von 340 Newton-metern bereitstellt – das entspricht in etwa dem Drehmoment eines modernen Benzinmotors mit drei Liter Hubraum. Die Energieversorgung des elektrischen Antriebs übernimmt eine leistungsstarke Lithium-Ionen-Batterie. Sie ist platzsparend und sicher im sogenannten »Energy Space« im Unterboden des Fahrzeugs untergebracht. Dadurch behält der Fünfsitzer den bekannt großzügigen Innen- und Kofferraum der B-Klasse. Die Höchstgeschwindigkeit ist zugunsten der Reichweite elektronisch auf 160 km/h begrenzt. Diese liegt – je nach Fahrzyklus – bei rund 200 Kilometern.

In China haben wir im September 2014 das erste Elektroauto der Marke DENZA eingeführt, das wir gemeinsam mit unserem Partner BYD entwickelt haben und vor Ort produzieren. Der DENZA erfüllt voll und ganz das Versprechen, das sicherste, zuverlässigste und bestdurchdachte Elektroauto zu sein, das in und für China gefertigt wird. Mit einer Reichweite von bis zu 300 Kilometern ist der DENZA das perfekte Auto für den täglichen Einsatz. Dank eines Radstandes, der der Mercedes-Benz E-Klasse entspricht, bietet das Elektroauto auch im Fond viel Beinfreiheit und ein Kofferraumvolumen von 460 Litern. Als erstes Elektroauto erhielt der DENZA aufgrund seines Sicherheitskonzepts im Crash-Test fünf Sterne bei Chinas Neuwagen-Bewertungsprogramm NCAP.

Brennstoffzelle im Dauertest. Im Oktober 2014 hat eine B-Klasse F-CELL⁴ aus der aktuellen Brennstoffzellenflotte von Mercedes-Benz mit mehr als 300.000 km einen Dauerlaufrekord unter normalen Alltagsbedingungen erzielt. Der weltweit einmalige Test zeigt, dass Brennstoffzellenautos zuverlässig auch unter extremen Belastungen und über mehrere Jahre hinweg einsetzbar sind. Für diesen Rekord wurde die Daimler AG mit dem »f-cell Award 2014« ausgezeichnet und konnte somit bereits zum dritten Mal mit ihren Entwicklungen auf dem Gebiet der Brennstoffzellentechnologie im Wettbewerb um den Innovationspreis Brennstoffzelle überzeugen.

Die unter Serienbedingungen produzierte Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL⁴ ist bereits seit 2010 auf dem europäischen und amerikanischen Markt bei Kunden im Alltagseinsatz. Der Gesamtkilometerstand der Daimler-Brennstoffzellenflotte, die zusammen mit einer Vielzahl an Forschungsfahrzeugen mittlerweile mehr als 300 Fahrzeuge zählt, hat heute weit mehr als neun Millionen Kilometer erreicht. Von den aktuellen und ausstehenden Ergebnissen versprechen sich unsere Ingenieure, weitere Optimierungspotenziale zu identifizieren, die direkt in die Entwicklung der nächsten Generation von Brennstoffzellenfahrzeugen einfließen. Denn Daimler verfolgt weiterhin das klare Ziel, ab 2017 wettbewerbsfähige Brennstoffzellenfahrzeuge auf die Straße zu bringen.

Autonomes Fahren in den USA. Seit Mitte September besitzt Mercedes-Benz als einer der ersten Automobilhersteller auch die offizielle Lizenz des US-Bundesstaats Kalifornien, dort selbstständig fahrende Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen zu testen. Zusätzlich nutzt Daimler seit Oktober 2014 auch die Concord Naval Weapons Station (CNWS), das größte Testgelände in den USA, für die weitere Erprobung seiner Zukunftstechnologie. In Concord, Kalifornien, können selbst fahrende Fahrzeuge auf sichere Art und Weise auch in besonderen Gefahrensituationen getestet werden. Dennoch liegt der Fokus der Forschung weiterhin auf den Tests im realen Umfeld. Durch unsere Forschungsaktivitäten in den USA wollen wir das autonome Fahren weltweit voranbringen, denn das Verkehrssystem unterscheidet sich dort in vielen Punkten von dem in Deutschland. Während man in Deutschland häufiger auf engen Straßen unterwegs ist, sind diese in den USA oftmals breiter und haben auch mehr als sechs oder sogar acht Spuren. Ampeln sind auf der gegenüberliegenden Straßenseite angebracht, es gibt zahlreiche Einfädelsituationen, und bei einem sogenannten 4-Way-Stop darf derjenige zuerst fahren, der als Erster an die Kreuzung kommt. Die Erkenntnisse, die Mercedes-Benz hierdurch gewinnt, tragen dazu bei, das autonome Fahren technologisch signifikant weiterzuentwickeln.

Bereits im vergangenen Jahr hat Daimler in Deutschland eindrucksvoll bewiesen, dass autonomes Fahren schon heute technisch auch im komplexen Stadt- und Überlandverkehr möglich ist: Im August 2013 hatte der Mercedes-Benz S 500 INTELLIGENT DRIVE, eine neue S-Klasse, ausgestattet mit seriennaher Technologie, die rund 100 km lange historische Bertha-Benz-Route von Mannheim nach Pforzheim komplett autonom bewältigt.

Intelligente Vernetzung des Automobils. Die Digitalisierung ist in unserem Alltag angekommen. Auch das moderne Automobil ist »always on« und intelligent vernetzt. Mercedes-Benz hat schon vor Jahren das Internet ins Fahrzeug gebracht, nun wird das Fahrzeug selbst mit dem Internet verknüpft. Beginnend mit dem neuen C-Klasse T-Modell haben wir unter der Überschrift »Mercedes connect me« unsere Modelle sukzessive mit einem modernen Kommunikationsmodul ausgestattet, sodass unsere Kunden zu jeder Zeit und von überall per Smartphone, Tablet oder Computer Zugriff auf ihr Fahrzeug haben. Außerdem ermöglicht das Kommunikationsmodul die Übermittlung von Verkehrsinformationen in Echtzeit sowie schnelle Hilfe bei einem Unfall.  mercedes-benz.com/de/mercedes-me/konnektivitaet/

Selbstverständlich haben wir bei allen neuen Anwendungen im Infotainment-Bereich stets die sichere und komfortable Bedienung im Blick, denn minimale Fahrerablenkung und hohe Nutzerfreundlichkeit sind für uns wichtiger als die Integration von technischen Spielereien.

Und natürlich haben wir das Thema Datenschutz von Anfang an im Fokus. Das Auto der Zukunft wird mehr und mehr zum digitalen Begleiter, das bedeutet gleichzeitig, dass es nicht nur verkehrs- und betriebssicher, sondern auch datensicher sein muss. Unser Ansatz lautet daher »Privacy by Design«; das bedeutet, dass wir dem Datenschutz bereits bei der Konzeption von vernetzten Diensten höchste Bedeutung zumessen.

F 015 Luxury in Motion. Anfang Januar 2015 präsentierte Mercedes-Benz auf der International Consumer Electronics Show (CES) in Las Vegas das neue Forschungsfahrzeug »F 015 Luxury in Motion«. Die autonom fahrende Luxuslimousine zeigt, wie sich das Auto vom Fahrzeug hin zum privaten Rückzugsraum wandelt. Mit maximalem Platzangebot und Lounge-Charakter im Interieur hebt der F 015 das Thema Komfort und Luxus auf ein neues Niveau. Eine zentrale Idee des Forschungsfahrzeugs ist ein kontinuierlicher Informationsaustausch zwischen Fahrzeug, Passagieren und Außenwelt. Hierzu dienen sechs rundum installierte, harmonisch in die Armaturentafel sowie die Rück- und Seitenwände integrierte Displays. Die Passagiere können über Gesten, Augenbewegungen oder Berührung der hoch-auflösenden Bildschirme intuitiv mit dem vernetzten Fahrzeug interagieren. Über Laserprojektion und LED-Anzeigen nimmt der F 015 Luxury in Motion außerdem Kontakt zu seiner Umwelt

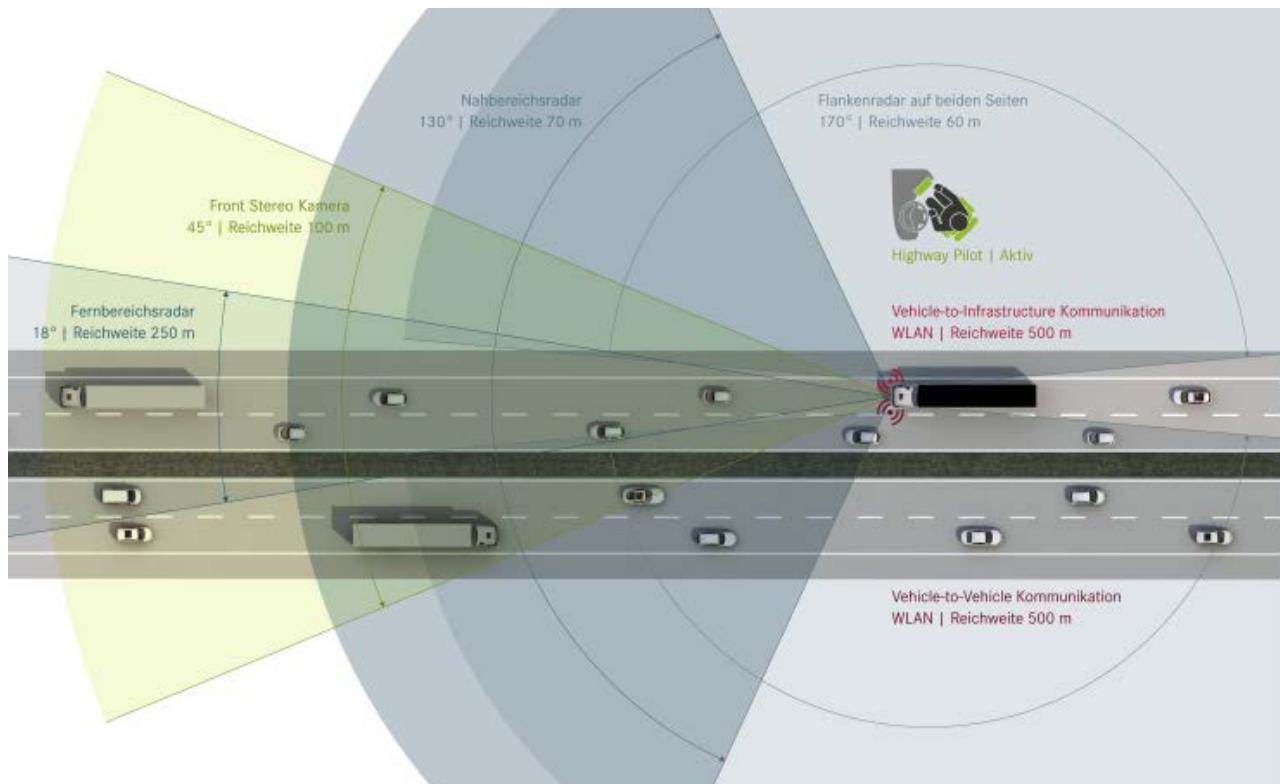
auf und wird so zu einem interaktiven Partner im Verkehr. Auch in der Antriebstechnik setzt das Forschungsfahrzeug Akzente: Die Reichweite des Elektroantriebs mit Brennstoffzelle beträgt rund 1.100 km. Rund 200 km werden mit der Batterie gefahren, 900 km mit dem Strom aus der Brennstoffzelle.  vgl. S. 36f.

Weltpremiere für den Transport der Zukunft. Von der Vision zur Realität – die spektakuläre Studie Mercedes-Benz Future Truck 2025, die auf der IAA Nutzfahrzeuge im September 2014 präsentiert wurde, gibt einen optisch faszinierenden und technisch realistischen Ausblick auf den Fernverkehrs-Lkw von morgen. In zehn Jahren könnten Lkw zum Vorteil von Wirtschaft und Gesellschaft auf den Autobahnen autonom fahren. Die Transporteffizienz wird gesteigert, der Verkehr für alle Teilnehmer sicherer, Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen weiter reduziert. Mercedes-Benz vernetzt dafür bestehende Assistenzsysteme mit weiterentwickelter Sensorik zum »Highway Pilot«-System und ermöglicht schon heute das autonome Fahren bei realistischen Geschwindigkeiten und im echten Verkehrsgeschehen auf der Autobahn.  vgl. S. 14 ff.

- 1 smart fortwo electric drive: Stromverbrauch in kWh/100 km 15,1; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.
- 2 A-Klasse E-CELL: Stromverbrauch in kWh/100 km 17,5; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.
- 3 SLS AMG Coupé Electric Drive: Stromverbrauch in kWh/100 km 26,8; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.
- 4 B-Klasse F-CELL: H₂-Verbrauch in kg/100 km 0,97; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.
- 5 B-Klasse Electric Drive: Stromverbrauch in kWh/100 km 16,6; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.

B.42

Autonomes Fahren mit dem Highway Pilot



Unser »Weg zum unfallfreien Fahren«. Fahrzeugsicherheit gehört zu unseren Kernkompetenzen und ist zentraler Bestandteil unserer Produktstrategie. Bereits vor 75 Jahren begann mit dem Eintritt des Ingenieurs Béla Barényi in die damalige Daimler-Benz AG ein wichtiges Kapitel der Geschichte der Fahrzeugsicherheit. Mercedes-Benz hat seitdem die Sicherheitsentwicklung nachhaltig geprägt. Viele Innovationen des Unternehmens besonders auf dem Gebiet des Insassen- und Partnerschutzes haben unzählige Menschenleben gerettet. Unsere Vision vom unfallfreien Fahren treibt uns auch künftig an, Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer so sicher wie möglich zu gestalten.

Intelligent Drive in der neuen C-Klasse. Sicherheit auf höchstem Niveau für alle verfügbar machen: Das ist das erklärte Ziel von Mercedes-Benz. Deshalb haben wir in der neuen C-Klasse im Rahmen von Mercedes-Benz Intelligent Drive viele der neuen und um wesentliche Funktionen erweiterten Assistenzsysteme übernommen, die mit der S- und E-Klasse ihre Weltpremiere gefeiert haben. Die Crashtests nach dem europäischen NCAP-Verfahren (New Car Assessment Programme), das 2014 gegenüber dem Vorjahr im Umfang erweitert und zudem verschärft wurde, hat die neue C-Klasse mit hervorragendem Ergebnis bestanden. Sie wurde deshalb mit der Bestwertung von fünf Sternen für die Insassensicherheit, die Kindersicherheit, den Fußgängerschutz sowie für die Assistenzsysteme ausgezeichnet. Über das gute Abschneiden im Rating hinaus erhielt die Mercedes-Benz C-Klasse den Euro NCAP Advanced Reward für zwei Sicherheitssysteme: die Müdigkeitserkennung ATTENTION ASSIST und das präventive Insassenschutzsystem PRE-SAFE®. Auch der kompakte Geländewagen Mercedes-Benz GLA und die V-Klasse wurden nach NCAP getestet und erhielten ebenfalls Bestnoten.

PRE-SAFE® um wichtige Funktionen erweitert. Vor zehn Jahren hat Mercedes-Benz mit dem präventiven Insassenschutzsystem PRE-SAFE® ein wegweisendes Konzept der Sicherheitstechnologie vorgestellt, das seither kontinuierlich weiterentwickelt wird. Auch im Jahr 2014 sind wichtige Bausteine hinzugekommen. Diese neuen PRE-SAFE®-Funktionen können dazu beitragen, Fußgänger- und Auffahrunfälle im Stadtraffic zu vermeiden und Gefahrensituationen durch Folgeverkehr zu entschärfen. Zudem erweitern sie die Schutzfunktion des Sicherheitsgurts. So kann die PRE-SAFE®-Bremse jetzt auch Fußgänger erkennen und bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h die Kollision durch eine autonome Bremsung vermeiden. PRE-SAFE® PLUS kann eine drohende Heckkollision erkennen und den Folgeverkehr durch Aktivierung der hinteren Warnblinklichter in hoher Frequenz warnen. Bei anhaltender Kollisionsgefahr kann das System das stehende Fahrzeug vor einer Heckkollision festbremsen und damit das Risiko eines Schleudertraumas durch Reduzierung des aufprallbedingten Vorwärtsrucks minimieren. Außerdem wurde das autonome Bremsen auf Vorausfahrzeuge deutlich optimiert.

Blind Spot Assist bei Lkw. Kollisionen beim Abbiegen sind sehr häufig und meist schwerwiegend. Das gilt besonders für Unfälle mit Lkw und ungeschützten Verkehrsteilnehmern wie Fußgängern oder Radfahrern. Der Blind Spot Assist von Mercedes-Benz hilft, solche Zusammenstöße zu vermeiden. Er warnt Lkw-Fahrer zuverlässig vor Gefahren beim Abbiegen in Situationen mit eingeschränkter Sicht. Institutionen wie der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) gehen davon aus, dass mit Blind Spot Assist rund die Hälfte aller Unfälle zwischen Lkw und Fußgängern und Radfahrern vermieden werden können. Die Zahl der damit verbundenen Todesfälle könnte sich um fast ein Drittel reduzieren. Herzstück des Blind Spot Assist ist eine Radarsensorik auf der Beifahrerseite vor der Hinterachse des Lkw. Das System ist so ausgerichtet, dass es die komplette Länge eines Sattel- oder Gliederzugs abdeckt. Darüber hinaus wird dieser Streifen sogar auf zwei Meter nach vorne vor den Lkw ausgedehnt. Befindet sich ein bewegliches Objekt in der seitlichen Überwachungszone, wird der Fahrer optisch informiert. Bei Kollisionsgefahr wird der Fahrer zusätzlich optisch und akustisch gewarnt. Erkennen die Sensoren bei einem Abbiegevorgang in der Schleppkurve des Lkw ein stationäres Hindernis wie eine Ampel oder Laterne, erfolgt ebenfalls eine optische und akustische Warnung. Diese umfassende Unterstützung des Fahrers ist über den gesamten Geschwindigkeitsbereich des Lkw funktionsfähig – vom Stand bis zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Neuer Notbremsassistent für Reisebusse. Bereits in den zurückliegenden Jahren hat der Reisehochdecker Mercedes-Benz Travego Maßstäbe in der Sicherheitstechnik gesetzt. Die jüngste Weltneuheit im Travego ist nun der Active Brake Assist 3 (ABA 3). Schon die Vorgängergeneration ABA 2 leitete bei der Gefahr einer Kollision mit langsamer vorausfahrenden und mit stehenden Hindernissen ein Bremsmanöver ein. Der neue ABA 3 kann noch mehr: Er ist imstande, auch bei stehenden Hindernissen automatisch eine Vollbremsung durchzuführen. Ab November 2015 fordert der Gesetzgeber für alle neu zugelassenen Reisebusse einen Notbremsassistenten, und die Anforderungen werden ab dem Herbst 2018 nochmals verschärft. Der Travego mit ABA 3 kann schon heute mehr, als der Gesetzgeber in der zweiten Stufe fordert.

Umweltschutz

Ganzheitlicher Ansatz im Umweltschutz. Umweltschutz gehört zu den wesentlichen Unternehmenszielen des Daimler-Konzerns. Er steht dabei nicht losgelöst von anderen Zielen, sondern ist integraler Bestandteil der auf langfristige Wertsteigerung ausgerichteten Unternehmensstrategie. Die Ausrichtung auf eine höchstmögliche Produktqualität beinhaltet für Daimler die Erfüllung anspruchsvoller Umweltstandards und einen schonenden Umgang mit den natürlichen Lebensgrundlagen. Maßnahmen zur umweltgerechten Produktgestaltung berücksichtigen daher den vollständigen Produktlebenszyklus, vom Design über die Produktion und Produktnutzung bis hin zur Entsorgung und Wiederverwertung. 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.

2,8 Mrd. € für den Umweltschutz. Auch im Jahr 2014 haben wir mit Nachdruck das Ziel verfolgt, die Ressourcen zu schonen und alle relevanten Emissionen zu reduzieren. Von der Fahrzeugentwicklung über die Produktion bis hin zu Recycling und umweltschonender Entsorgung haben wir dabei die Auswirkungen aller Prozesse im Blick. Vor allem aufgrund von Modellzyklen bei Motoren und Getrieben sind unsere Aufwendungen für den Umweltschutz im Jahr 2014 vorübergehend von 2,9 auf 2,8 Mrd. € gesunken.

Umweltgerechte Produktentwicklung. Welche ökologischen Konsequenzen ein Fahrzeug verursacht, entscheidet sich weitgehend schon in den ersten Entwicklungsphasen. Je früher die umweltgerechte Produktentwicklung (Design for Environment, DfE) in den Entwicklungsprozess integriert ist, desto effizienter kann sie Umweltauswirkungen minimieren. Deshalb ist die stetige Verbesserung der Umweltverträglichkeit eine wichtige Anforderung in den Produktlastenheften. Unsere DfE-Experten sind als Querschnittsteam in alle Stufen der Fahrzeugentwicklung eingebunden. Zudem integrieren wir die Produktgestaltung systematisch in unsere Umwelt- und Qualitätsmanagementsysteme nach ISO 14001 und ISO 9001. Die hierfür relevante Norm ISO 14006 erfüllt Mercedes-Benz seit 2012 vollständig. Bereits seit 2005 besitzt Mercedes-Benz zudem als weltweit erster Fahrzeugherrsteller Zertifikate nach ISO TR 14062, der Norm für umweltorientierte Produktentwicklung.

CO₂-Ausstoß bei Pkw weiter gesenkt. Daimler arbeitet intensiv daran, den Verbrauch seiner Fahrzeuge zu senken und gleichzeitig die Leistung zu steigern – für mehr Fahrspaß und mehr Sicherheitsreserven. Mit einem Flottendurchschnitt von 129 (i. V. 134) g/km haben wir den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der in der Europäischen Union verkauften Pkw auch im Jahr 2014 erneut deutlich gesenkt. Dazu haben sowohl die weitere Optimierung unserer BlueEFFICIENCY-Maßnahmen als auch unsere effizienten Hybridantriebe sowie die besonders sparsamen neuen Modelle beigetragen. Innerhalb der zurückliegenden fünf Jahre konnten wir den CO₂-Ausstoß um mehr als 19% reduzieren. Mehr als 60 Mercedes-Benz Modelle emittieren weniger als 120 g CO₂/km, und über 90 Modelle tragen das Energieeffizienzlabel A+ oder A. ↗ **B.43**

Dazu zählt zum Beispiel der neue S 500 PLUG-IN HYBRID¹. Mit einem zertifizierten Verbrauch von 2,8 l/100 km und 65 g CO₂/km ist er das effizienteste Fahrzeug in seinem Segment und deshalb in die beste Effizienzklasse A+ eingestuft.  vgl. S. 4ff. Sehr sparsam ist auch der E 300 BlueTEC Hybrid². Er kombiniert einen 150-kW-Vierzylinder-Dieselmotor mit einem 20-kW-Elektromotor und begnügt sich mit einem Durchschnittsverbrauch von 3,8 Litern. Das entspricht einer CO₂-Emission von 99 g/km.

Mit innovativen Technologien zur lokal emissionsfreien Mobilität und vor allem auch mit neuen Hybridmodellen wollen wir die Verbrauchs- und CO₂-Werte unserer Pkw künftig weiter reduzieren. Unser Ziel ist es, die CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte in der Europäischen Union bis zum Jahr 2016 auf 125 g/km zu senken. Auch die Schadstoffemissionen unserer Pkw haben wir in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert: um mehr als 80% seit 1995 und um über 20% in den vergangenen fünf Jahren. Mit der BLUETEC-Technologie sind wir bei Dieselfahrzeugen weltweit führend. Die damit ausgestatteten Pkw erfüllen die strengsten Abgasnormen und sind die saubersten Diesel-Pkw der Welt.

Verbrauchs- und schadstoffarme Nutzfahrzeuge. Auch bei den Nutzfahrzeugen haben wir den CO₂-Ausstoß und die Schadstoffemissionen in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert. Dies gelang, einhergehend mit der Einführung der BLUETEC-Technologie, durch neue und effizientere Motoren, das serienmäßige automatisierte Mercedes PowerShift-3-Getriebe, eine bedarfsgerechtere Achsübersetzung sowie Verbesserungen bei den Reifen und in der Aerodynamik. Als erster Hersteller hatte Daimler schon frühzeitig sein komplettes europäisches Produktportfolio auf die seit Januar 2014 gültige Euro-VI-Norm umgestellt. Den Anfang machte 2011 der neue Actros für den Fernverkehr. 2012 folgte der Antos für den schweren Verteilerverkehr. 2013 wurden der Arocs für das Bauwesen sowie der Atego für den leichten Verteilerverkehr eingeführt. Mit den Sonderfahrzeugen Mercedes-Benz Unimog und Mercedes-Benz Econic, die seit dem vierten Quartal 2013 in Wörth mit BLUETEC-6-Technologie vom Band rollen, haben wir die Produktoffensive von Mercedes-Benz Lkw abgeschlossen. Trotz aufwendiger Abgasnachbehandlung liegt der Verbrauch unserer neuen Euro-VI-Motoren um bis zu 5% unter dem der Euro-V-Vorgängermotoren. Auch im Busbereich sind wir bei der Einführung neuester Abgastechnologien wegweisend: Alle Baureihen der Marken Mercedes-Benz und Setra sind inzwischen mit Euro-VI-Technik verfügbar. Auf dem nordamerikanischen Markt setzen wir seit dem Jahr 2013 mit dem Schwer-Lkw Freightliner Cascadia Evolution neue Maßstäbe im Verbrauch: Dank seines neuen Detroit-DD15-Motors mit bewährter Daimler-BLUETEC-Abgastechnologie sowie aerodynamischer Verbesserungen benötigt der neue Schwer-Lkw 7% weniger Kraftstoff als das Vorgängermodell. Dies wurde im Rahmen einer einwöchigen Verbrauchsfahrt quer durch die USA gemessen und von unabhängiger Seite bestätigt.

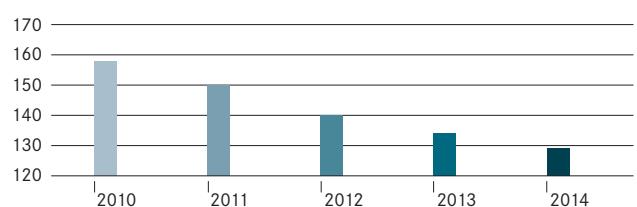
1 S 500 PLUG-IN HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km kombiniert 2,8; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 65; Stromverbrauch in kWh/100 km 13,5.

2 E 300 BlueTEC HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 4,1-3,9/außerorts 4,1-3,8/kombiniert 4,1-3,8; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 109-99.

B.43

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

g/km



B.44

CO₂-Emissionen

Jahr	g/km
2010	158
2011	150
2012	140
2013	134
2014	129

Insbesondere bei Nutzfahrzeugen für den Verteilerverkehr kann der Dieserverbrauch auch durch den Einsatz der Hybridtechnik deutlich reduziert werden. So verbraucht der FUSO Canter Eco Hybrid je nach Einsatzprofil bis zu 23% weniger Kraftstoff als ein vergleichbarer Diesel-Lkw, und der Freightliner M2e Hybrid benötigt im Vergleich zum herkömmlichen, dieselbetriebenen M2 106 sogar bis zu 30% weniger Kraftstoff. Kein anderer Nutzfahrzeugherrsteller kann mehr Erfahrung, Erprobung und Serienreife in Sachen alternativer Antriebe und Elektromobilität aufweisen – vom Transporter über den Lkw bis hin zum Bus. Weltweit sind mehr als 1,2 Mio. umweltfreundliche Daimler-Nutzfahrzeuge mit SCR-Technologie sowie weitere 21.000 mit alternativer Antriebstechnik auf der Straße.

In Europa wollen wir den Verbrauch unserer Lkw-Flotte im Zeitraum von 2005 bis 2020 um durchschnittlich 20% reduzieren. Wir haben gegenüber dem Jahr 2005 mit Einführung der neuen Actros-Baureihe im Jahr 2011 bereits 10% Reduktion beim Verbrauch und bei den CO₂-Emissionen erreicht und arbeiten konsequent an der Realisierung der nächsten 10%.

Actros überzeugt im »Fuel Duel«. Seine herausragende Wirtschaftlichkeit hat der Actros im Berichtsjahr erneut unter Beweis gestellt. Im »Fuel Duel« ist er in Fuhrparks gegen die Konkurrenz angetreten. Das Versprechen: Der Actros ist der wirtschaftlichste Lkw, und er verbraucht weniger Kraftstoff als der sparsamste Lkw aus der Flotte des teilnehmenden Fuhrparks. Mit einer Siegerquote von über 90% in knapp 600 Duellen fuhr der Actros im Jahr 2014 im Durchschnitt um 11% verbrauchsgünstiger als die vergleichbaren Wettbewerbsfahrzeuge.

Sparsame Super Trucks. Bei unseren nordamerikanischen Sattelzugmaschinen (Class 8) setzen wir hocheffiziente Antriebsaggregate und eine ausgefeilte Aerodynamik ein, um den Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen zu senken. So auch beim neuen Western Star 5700XE. Die Motorhaube sowie das Fahrgestell- und die Kabinenverkleidungen des Lkw wurden aerodynamisch neu gestaltet, was den Luftwiderstand deutlich verringert. Hinzu kommt der neue, integrierte Detroit Diesel-Antriebstrang mit dem drehzahlreduzierten DD15-Motor, dem automatisierten Getriebe DT12 und einer besonders kraftstoffsparenden Hinterachse. Die Einzelmaßnahmen und insbesondere das fein abgestimmte Gesamtpaket führen insgesamt zu einer Verbrauchsminderung von fast 15% gegenüber dem Referenzfahrzeug, einem Western Star 4900 FE.

Mit weiterentwickelten Technologien ist es Daimler auch gelungen, die Ziele eines Forschungsprojekts des US-amerikanischen Energieministeriums erfolgreich umzusetzen. Unser Versuchsfahrzeug erreichte im Jahr 2014 die geforderte Effizienzsteigerung sowohl des gesamten Sattelzuges als auch der Motoreffizienz. So wurde auf dem Prüfstand ein Motorwirkungsgrad von mehr als 50% nachgewiesen, und bei zwei Testfahrten auf der Autobahn erreichte der Sattelzug samt Auflieger im Vergleich zum Basisfahrzeug aus dem Jahr 2009 eine um bis zu 61% höhere Gesamteffizienz.

Auszeichnung für Klimaschutz und Umweltmanagement.

Auf der CDP Climate Leadership Award Conference 2014 in München zeichnete CDP (ehemals Carbon Disclosure Project) die Daimler AG als Sektorleader der Automobilbranche aus. Daimler erhielt den Preis für sein herausragendes Engagement und die vorbildliche Transparenz im Umgang mit dem Klimawandel und erreichte im Climate Disclosure Leadership Index (CDLI) die maximale Punktzahl 100. Für eingeleitete Maßnahmen, bereits erzielte Fortschritte und geplante Strategien zur Reduktion von CO₂-Emissionen wurde an Daimler mit dem »A«-Performance-Rating außerdem die höchste Bewertung vergeben. Das CDP honoriert beispielsweise, dass Daimler in den vergangenen fünf Jahren die CO₂-Emissionen seiner Pkw-Neuwagenflotte in Europa um mehr als 20% reduziert hat. Neben der ständigen Verbesserung der einzelnen Fahrzeugmodelle hat auch die effiziente Produktion – beispielsweise die umweltfreundliche Stromgewinnung – zur positiven Bilanz beigetragen.

Auch im Hersteller-Ranking des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) war die Daimler AG im Berichtsjahr erneut erfolgreich. Als wichtigen Faktor für die Auszeichnung als umweltfreundlichster Hersteller sieht der VCD die offene Informationspolitik des Unternehmens und die frühzeitige Erfüllung der erst ab 2017 geltenden erweiterten Partikelgrenzwerte für direkt-einspritzende Benzinmotoren.

Weniger Gewicht, mehr Rezyklate, mehr Naturmaterialien. Unser Ziel ist es, unsere Fahrzeuge leichter zu machen und zugleich die Umweltauswirkungen der eingesetzten Materialien weiter zu verringern. Dazu setzen wir zum einen auf neue, leichte Werkstoffe und Bauteile. Zum anderen verwenden wir vermehrt nachwachsende Rohstoffe und Recyclingmaterialien. Intelligenter Leichtbau kann das Gewicht eines Fahrzeugs weiter reduzieren, ohne dass Abstriche an Sicherheit und Komfort die Folge wären. Neben der Materialauswahl spielen dabei auch die Bauteilkonstruktion und die Fertigungstechnik eine wichtige Rolle: Nicht jedes Material eignet sich für jedes Bauteil. Der höchste Anteil am Gesamtgewicht eines Fahrzeugs entfällt mit 35% auf den Rohbau. Es folgen das Fahrwerk mit 25%, die Komfort- und Sicherheitsausstattungen mit 20% sowie Motor und Getriebe mit 20%. Somit ist es am effektivsten, am Rohbau anzusetzen.

Die innovative Aluminium-Hybridkarosserie der neuen C-Klasse ist etwa 70 kg leichter als eine herkömmliche Karosserie aus Stahl. Insgesamt konnte das Fahrzeuggewicht im Vergleich zum Vorgänger sogar um bis zu 100 kg verringert werden. Der Aluminiumanteil im Rohbau ist gegenüber dem Vorgänger von unter 10% auf fast 50% angestiegen.

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

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

Vermeidung von Abfällen. In der Abfallwirtschaft lautet unser Leitsatz: Vermeiden und verwerten sind besser als entsorgen. Das Wiederaufbereiten und Wiederverwenden von Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen ist deshalb in unseren Werken seit Jahren selbstverständlich. Um Abfälle von vornherein zu vermeiden, setzen wir auf innovative technische Verfahren und eine umweltgerechte Produktionsplanung. Der Abfall, den wir nicht vermeiden können, wird weitgehend wiederverwertet. So liegt die Recyclingquote der Abfälle aus unseren Werken im Durchschnitt bei über 85 %. In einzelnen Werken wird der Abfall mittlerweile fast zu 100 % der Wiederverwertung zugeführt, sodass Deponieabfall nahezu vollständig vermieden wird.

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

Umfangreiche Maßnahmen zum Umweltschutz in der Produktion. Mithilfe umweltschonender Produktionsverfahren ist es uns gelungen, den Energieverbrauch und die CO₂-Emissionen der Werke, die produktionsbedingten Lösemittel-emissionen, Lärmelastung und Geräuschemissionen in den zurückliegenden Jahren zu begrenzen. So stieg der Energieverbrauch im Zeitraum von 2010 bis 2014 deutlich unterproportional zum Produktionszuwachs nur um 5,4 % auf 10,9 Mio. Megawattstunden. Die CO₂-Emissionen gingen im gleichen Zeitraum sogar aufgrund der Umstellung auf CO₂-ärmere Energieträger um 6,0 % auf insgesamt 3,3 Mio. t zurück. Mit den laufenden Energieeinsparprojekten konnten wir im Jahr 2014 den Energiemehrverbrauch, der aus dem deutlichen Produktionsanstieg resultierte, überkompensieren. Im Vergleich zum Vorjahr verringerte sich der Energieverbrauch daher um 1,9 %, und die CO₂-Emissionen gingen sogar um 2,6 % zurück. Mit ressourcenschonenden Techniken, wie zum Beispiel Kreislaufsystemen, ist der Wasserverbrauch zwischen den Jahren 2010 und 2014 deutlich unterproportional zum Produktionswachstum nur um knapp 6,2 % gestiegen. Im Vergleich zum Vorjahr konnte der Wasserverbrauch durch entsprechende Einsparmaßnahmen trotz der gestiegenen Produktion sogar um knapp 3 % reduziert werden.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Personalstand leicht gestiegen. Zum 31. Dezember 2014 waren im Daimler-Konzern insgesamt 279.972 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Aufgrund der hohen Nachfrage nach unseren Produkten ist die Belegschaft gegenüber Ende 2013 um 2 % gestiegen. Zu Beginn des Jahres 2014 hatten wir noch mit einem stabilen Personalstand gerechnet. In Deutschland erhöhte sich die Zahl der Beschäftigten auf 168.909 (i.V. 167.447) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, und auch in den USA gab es einen Anstieg auf 22.833 (i.V. 20.993). 12.313 (i.V. 14.091) Beschäftigte waren Ende 2014 in Brasilien und 11.400 (i.V. 11.275) in Japan tätig. **A B.45.** Die Belegschaft unserer konsolidierten Tochtergesellschaften in China lag am Jahresende bei 2.664 (i.V. 1.966). In der Daimler AG waren zum Ende des Berichtsjahres 151.524 (i.V. 150.605) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

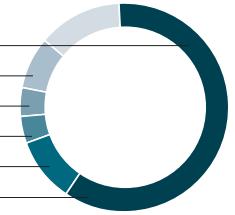
Aufgrund der Neuausrichtung im Rahmen der Customer Dedication Initiative sind die bisher unter »Vertrieb Fahrzeuge« berichteten Mitarbeiterzahlen ab 2014 in den jeweiligen Geschäftsfeldern enthalten. Davon ausgenommen sind die konzerneigenen inländischen Niederlassungen und das weltweite Logistikzentrum Germersheim, die ab 2014 unter »Konzernübergreifende Funktionen & Services« zusammengefasst werden. Vergleichbar gerechnet hat sich im Jahr 2014 der Personalstand in allen Geschäftsfeldern erhöht. **A B.46**

B.45

Mitarbeiter am 31.12. 2014

nach Regionen

Deutschland	60,3 %
Europa, ohne Deutschland	12,9 %
USA	8,2 %
Brasilien	4,4 %
Japan	4,1 %
Sonstige	10,1 %



B.46

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

	2014	2013	14/13
Beschäftigte (31.12.)			Veränd. in %
Daimler-Konzern	279.972	274.616	+2
Mercedes-Benz Cars	129.106	96.895	+33
Daimler Trucks	82.743	79.020	+5
Mercedes-Benz Vans	15.782	14.838	+6
Daimler Buses	16.631	16.603	+0
Daimler Financial Services	8.878	8.107	+10
Konzernübergreifende Funktionen & Services	26.832	–	–
Vertrieb Fahrzeuge	–	52.455	–
Sonstige	–	6.698	–

Um auch bei administrativen Funktionen und verschiedenen Serviceleistungen weitere Qualitäts- und Effizienzsteigerungen zu realisieren, haben wir weltweit interne Dienstleistungen in sogenannten Shared Service Centern gebündelt. Dazu gehören Finanzprozesse, HR- sowie IT- und Entwicklungsaufgaben, Vertriebsfunktionen und bestimmte Standortdienstleistungen. Ein Teil dieser Shared Service Center wird aufgrund des fehlenden Einflusses auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nicht konsolidiert; in diesen Gesellschaften waren Ende 2014 mehr als 6.000 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 2014 waren das rund 20.600 Beschäftigte.

Hohe Ergebnisbeteiligung. Auf Basis der für 2013 und 2014 gültigen Gesamtbetriebsvereinbarung zur Ergebnisbeteiligung wurde für alle anspruchsberechtigten Beschäftigten im Tarifbereich der Daimler AG für das Geschäftsjahr 2013 ein Betrag von 2.541 € ermittelt. Zusätzlich hatte die Unternehmensleitung beschlossen, einen einmaligen Sonderbonus in Höhe von 500 € zu bezahlen. Dieser stand für den ausdrücklichen Dank an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihr besonderes Engagement. Die gesamte Beteiligung am Unternehmenserfolg in Höhe von 3.041 € wurde im April 2014 ausbezahlt.

Auch für das Geschäftsjahr 2014 sollen die anspruchsberechtigten Beschäftigten der Daimler AG in Deutschland an der sehr positiven Geschäftsentwicklung beteiligt werden und entsprechend der gültigen Gesamtbetriebsvereinbarung eine erfreuliche Ergebnisbeteiligung von 4.350 € erhalten. Die Erhöhung gegenüber dem Vorjahr resultiert aus den deutlichen Ergebnisverbesserungen der in die Berechnung einbezogenen Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans. Die Ergebnisbeteiligung wird im April 2015 ausbezahlt.

Altersdurchschnitt leicht gestiegen. Der Altersdurchschnitt unserer Beschäftigten lag im Jahr 2014 weltweit bei 42,4 (i. V. 42,3) Jahren. In Deutschland waren unsere Mitarbeiter durchschnittlich 43,8 (i. V. 43,5) Jahre alt. In der Stammbelegschaft der Daimler AG liegt der Anteil der Mitarbeiter, die 50 Jahre oder älter sind, derzeit bei rund 36 %. Dieser Anteil wird auf Basis heutiger Annahmen in den nächsten zehn Jahren auf etwa 50 % anwachsen.

Um den Herausforderungen zu begegnen, die mit einer älter werdenden Belegschaft verbunden sind, haben wir im Jahr 2014 zahlreiche Projekte und Aktivitäten an den deutschen Standorten initiiert und erfolgreich fortgeführt. Dazu gehören Maßnahmen zur Verbesserung der Ergonomie wie auch Konzepte zur Arbeitsorganisation, Personaleinsatzsteuerung und zum Gesundheitsmanagement sowie zur Personalentwicklung und Führung.

Im Jahr 2013 hat Daimler ein neues personalpolitisches Konzept eingeführt, das auf die Unterstützung durch erfahrene Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ruhestand setzt: Senior Experts können auf freiwilliger Basis zeitlich befristet in das Unternehmen zurückkehren und ihr Expertenwissen und ihren Erfahrungsschatz bei temporärem Mehrbedarf einbringen. Die bis-

herigen Erfahrungen zeigen, dass das Konzept sowohl von den Fachbereichen als auch von den Senior Experts hervorragend angenommen wird. Im Expertenpool sind mittlerweile etwa 400 Ruheständler mit rund 12.000 Jahren Berufserfahrung registriert.

Betriebszugehörigkeit. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Daimler-Beschäftigten lag im Berichtsjahr auf Vorjahresniveau und erreichte 16,1 Jahre (i. V. 16,2 Jahre). In Deutschland waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Jahresende 2014 im Durchschnitt seit 19,4 (i. V. 19,2) Jahren bei Daimler beschäftigt, in der Daimler AG seit 19,8 (i. V. 19,5) Jahren. Außerhalb Deutschlands lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 11,0 (i. V. 11,3) Jahren.

Diversity-Management-Aktivitäten. Mit dem Statement »Unterschiedlichkeit fordern. Verbindungen schaffen. Zukunftsfähigkeit gestalten.« unterstreichen wir bei Daimler die Bedeutung von Diversity-Management als strategischer Erfolgsfaktor. Unser Ziel ist es, durch gemischt zusammengesetzte Teams unsere Kreativität und unseren Fortschritt auf allen Gebieten voranzutreiben und so gemeinsam die Zukunft von Daimler zu gestalten. Im Rahmen verschiedener Diversity-Maßnahmen sensibilisieren wir vor allem unsere Führungskräfte und vermitteln Kompetenzen und Impulse für den Arbeitsalltag.

Auch mit der Teilnahme am deutschen Diversity-Tag, den die Charta der Vielfalt seit 2013 jährlich ausruft, bekräftigen wir unser Commitment für die Wertschätzung und Anerkennung der Vielfalt in unserem Unternehmen. Durch die unterschiedlichen Talente und Kompetenzen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schaffen wir die Voraussetzungen, als global agierendes Unternehmen den immer vielfältiger werdenden Anforderungen und Wünschen unserer Kunden zu begegnen.

Frauenanteil gestiegen. Die gezielte Förderung von Frauen unterstützen wir unter anderem mit flexiblen Arbeitszeitmodellen, betriebsnahen Krippenplätzen und speziellen Mentoring-Programmen. Daimler hat sich verpflichtet, den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bis zum Jahr 2020 auf 20 % zu erhöhen. Diese Quote ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und lag Ende 2014 bei 14,1 % (i. V. 12,7 %). Als technisch orientiertes Unternehmen haben wir bei der Zielvorgabe branchenspezifische Gegebenheiten sowie den aktuellen Frauenanteil in der Belegschaft berücksichtigt. Im Daimler-Konzern stieg der Anteil von Frauen an der Gesamtbelegschaft weltweit auf 16,8 % (i. V. 16,3 %). In der Daimler AG betrug der Anteil der Frauen zum Ende des Berichtsjahrs 14,9 % (i. V. 14,6 %).

Mitarbeiterqualifizierung. Unsere Beschäftigten erhalten während ihres gesamten Berufslebens Qualifizierungs- und Weiterentwicklungsmöglichkeiten. Für die betriebliche Qualifizierung kommen dabei unterschiedliche Maßnahmen in Betracht, wie beispielsweise arbeitsplatznahe Lernen, Seminare, Workshops, der Besuch von Fachtagungen oder das Lernen mit neuen Medien. Allein in Deutschland haben wir im Berichtsjahr 121 (i. V. 107) Mio. € in die Qualifizierung unserer Beschäftigten investiert; jeder Mitarbeiter wurde im Schnitt 4,1 (i. V. 4,1) Tage im Jahr qualifiziert.

Nachwuchssicherung. Daimler geht bei seiner Nachwuchssicherung ganzheitlich vor. Unsere Initiative Genius vermittelt bereits Kindern und Jugendlichen wertvolle Einblicke in Zukunftstechnologien und Berufsbilder in der Automobilindustrie genius-community.com. Schulabgänger können sich an unseren Standorten für eine technische oder kaufmännische Berufsausbildung oder für ein Studium an der Dualen Hochschule Baden-Württemberg bewerben. Nach dem Studium bietet der Direkteinstieg oder unser globales Trainee-Programm CAReer attraktive Möglichkeiten, in unserem Unternehmen durchzustarten.

Im Oktober 2014 hat Daimler eine neue internationale Arbeitgeberkampagne gestartet. Damit schaffen wir die Voraussetzungen für einen einheitlichen und wiedererkennbaren Außenauftritt im globalen Bewerbermarkt und erhöhen unsere Wahrnehmung als attraktiver Arbeitgeber. Mit der Kampagne wollen wir Schüler, Studierende, Absolventinnen und Absolventen genauso ansprechen wie Berufserfahrene. Für diese Zielgruppen wurden 20 verschiedene Motive mit insgesamt 48 Variationen entwickelt, in denen Fokus Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unterschiedlichen Geschlechts, Alters und Herkunft stehen. Abgerundet wird jedes Motiv durch die Darstellung eines oder mehrerer Produkte des Daimler-Konzerns.

Ende 2014 beschäftigten wir weltweit 8.346 Auszubildende (i. V. 8.630); in Deutschland haben im Berichtsjahr 1.990 (i. V. 2.014) junge Menschen eine Ausbildung bei uns aufgenommen. Dabei richten wir die Ausbildungs- und Übernahmезahlen konsequent am Bedarf und an der künftigen Entwicklung des Unternehmens aus. Die Übernahmquote lag in Deutschland im Jahr 2014 bei 89% (i. V. 89%).

Erfolgreiche Mitarbeiterbefragung. Im Jahr 2014 haben wir erneut eine konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Von Mitte September bis Anfang Oktober waren fast 260.000 Beschäftigte in mehr als 40 Ländern eingeladen, daran teilzunehmen und ihre Meinung abzugeben. Eine sehr hohe Beteiligungsquote von 70% unterstreicht das Interesse und die Bereitschaft der Belegschaft, sich in die Weiterentwicklung des Unternehmens aktiv einzubringen.

Insgesamt zeigten sich stabile Ergebnisse im Vergleich zu den Befragungen der Vorjahre. Das Mitarbeiter-Commitment liegt im externen Vergleich auf einem überdurchschnittlichen Niveau. Seit Anfang Dezember werden die Ergebnisse fachgerecht ausgewertet und Handlungspotenziale ermittelt, um nachhaltige Verbesserungen für das Unternehmen und unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu erreichen.

Daimler Financial Services ausgezeichnet. Daimlers Finanzsparte zählt zu den 25 besten internationalen Arbeitgebern weltweit. Diese Auszeichnung hat das unabhängige Institut »Great Place to Work« im Jahr 2014 verliehen. Damit ist Daimler Financial Services das erste deutsche Unternehmen überhaupt, das es beim Ranking der weltweit attraktivsten Arbeitgeber in die Spitzengruppe geschafft hat. In der jüngsten Umfrage hielten neun von zehn Mitarbeitern ihr Unternehmen für einen großartigen Arbeitsplatz. Daimler Financial Services setzt wie der gesamte Konzern ausdrücklich auf eine werteorientierte Unternehmenskultur. Im Vordergrund stehen dabei Werte wie Vertrauen, Eigenverantwortung, Offenheit für Neues und nicht zuletzt auch Spaß an der Arbeit.

Daimler GesundheitsCheck. Ein ganzheitliches betriebliches Gesundheitsmanagement hat bei Daimler seit vielen Jahren einen hohen Stellenwert. Zusätzlich zu den umfassenden Maßnahmen in allen Werken wurde im Jahr 2013 zunächst an drei ausgewählten Pilotstandorten der Daimler GesundheitsCheck eingeführt. Diese Leistung, die mit dem Gesamtbetriebsrat vereinbart wurde, wird allen Tarifbeschäftigten angeboten. Die Teilnahme der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist freiwillig und alle drei Jahre möglich.

Kern der Untersuchung ist die frühzeitige Erkennung von Risikofaktoren und die Beratung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Erhalt ihrer persönlichen Gesundheit. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, einen sogenannten Gesundheitslotsen in Anspruch zu nehmen, der die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei der nachhaltigen Umsetzung ihrer individuellen Gesundheitsziele begleitet.

Gesellschaftliche Verantwortung

Weiterhin starkes gesellschaftliches Engagement. Unsere globale Präsenz bietet uns die Chance, weltweit an unseren Standorten das gesellschaftliche Umfeld mitzugestalten und den Dialog zwischen den Kulturen zu fördern. Inhaltlich konzentrieren wir uns dabei 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. Im Vordergrund stehen dabei die folgenden Themenfelder: Wissenschaftsförderung, Bildung und Verkehrssicherheit, Naturschutz, Kunst und Kultur, Gemeinwesen und karitäatives Engagement, Mitarbeiterengagement sowie Dialog und Verständigung.

Im Jahr 2014 haben wir fast 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.

Steuerung und Transparenz. Der Spenden- und Sponsoringausschuss steuert alle Spenden- und Sponsoringaktivitäten weltweit. Er stützt sich dabei auf unsere Spenden- und Sponsoringrichtlinie; Transparenz wird zudem durch die Spenden- und Sponsoringdatenbank geschaffen. Regelmäßige Kommunikationsmaßnahmen tragen zur Einhaltung der Richtlinien bei und sensibilisieren unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit für Risiken im Bereich Spenden und Sponsoring.

Zuwendungen an politische Parteien. Im Jahr 2014 haben wir ausschließlich in Deutschland die demokratischen Parteien wie im Vorjahr mit insgesamt 320.000 € gefördert. Davon erhielten unverändert CDU und SPD je 100.000 € sowie FDP, CSU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN je 40.000 €.

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

Die Daimler und Benz Stiftung, die mit einem Stiftungsvolumen von 125 Mio. € ausgestattet ist, investiert rund 1,5 Mio. € in das Projekt »Villa Ladenburg«. Hierbei untersucht ein Team von über 20 Forschern, welche individuellen und gesellschaftlichen Auswirkungen sich selbst steuernde Fahrzeuge im Verkehr haben werden. daimler-benz-stiftung.de

Mit dem Förderprogramm MINTernational wollen der Stifterverband für die Deutsche Wissenschaft, die Daimler und Benz Stiftung und der Daimler-Fonds dazu beitragen, die MINT-Fächer (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften, Technik) in Deutschland weiter zu internationalisieren. Im Rahmen eines Wettbewerbs werden Hochschulen ausgezeichnet, die besonders innovative Konzepte entwickelt haben, um MINT-Studierende in Deutschland fit zu machen für den Weltmarkt und zugleich die besten Studenten aus dem Ausland nach Deutschland zu holen. Die Gewinner der ersten Ausschreibungsrunde erhielten insgesamt 500.000 €, um ihre Konzepte umzusetzen. stifterverband.org, stifterverband.de/international

Bildung. Den Zugang zu Bildung zu verbessern ist für uns eine der nachhaltigsten Investitionen im Sinne der Gesellschaft wie auch unseres Unternehmens. Denn Bildung schafft Chancen und öffnet Türen in eine Zukunft voller Möglichkeiten. Deshalb fördern wir mit einer Vielzahl von Bildungsprojekten in aller Welt die Begeisterung für Wissenschaft und Technik, aber auch die Fähigkeit, über den Tellerrand des Arbeitslebens hinauszuschauen und mit offenen Augen durch die Welt zu gehen.

Zusammen mit der Frauenorganisation CYDD ebnen wir sozial benachteiligten Mädchen in der Türkei den Weg in technische Berufe. Das preisgekrönte Projekt »Each Girl is a Star« bietet jungen Frauen zwischen 15 und 18 Jahren ein vierjähriges Berufstrainingsprogramm mit Praktika bei Mercedes-Benz Türkei sowie Händlern oder Zulieferern. Aufgrund des Erfolgs haben wir das Projekt um ein Hochschulstipendien-Programm ergänzt.

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

Seit dem Jahr 2001 konnten wir mit MobileKids bereits über 1 Mio. Kinder weltweit »fit für den Straßenverkehr« machen. Sicher mobil zu sein und Unfällen vorzubeugen soll für Kinder wie Erwachsene im Alltag zur Selbstverständlichkeit werden. Dazu wird Verkehrssicherheit spannend und spielerisch vermittelt. Neben sicherem Verhalten als Fußgänger, Radfahrer oder Beifahrer im Auto wird auch rücksichtsvolles Verhalten beispielsweise in öffentlichen Verkehrsmitteln trainiert.

mobilekids.net

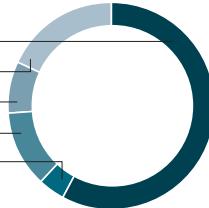
Naturschutz. Es liegt mit in unserer Verantwortung, die Vielfalt natürlicher Lebensräume auch für künftige Generationen zu bewahren. Seit vielen Jahren unterstützen wir deshalb Projekte und Initiativen von Umweltorganisationen in aller Welt und tragen dazu bei, dass unsere Erde auch morgen noch ein lebenswerter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

So unterstützt Daimler ein Renaturierungsprojekt des Global Nature Fund, das dazu beiträgt, bedrohte Mangrovenbestände in Indien, Sri Lanka, Kambodscha und Thailand zu erhalten. Dabei werden über 100 ha stark geschädigter Mangrovenwälder wieder aufgeforstet. So soll nicht nur der Artenreichtum der Wälder bewahrt werden, sondern auch deren Funktion als CO₂-Speicher und Schutz vor Flutwellen. Darüber hinaus wird die lokale Bevölkerung durch Umweltbildungsmaßnahmen und die Schaffung alternativer Einkommensmöglichkeiten in das Projekt eingebunden.

B.47

Spenden und Sponsoring im Jahr 2014

Charity/Gemeinwesen	58 %
Kunst und Kultur	18 %
Bildung	8 %
Wissenschaft/Technologie/Umwelt	12 %
Politischer Dialog	4 %



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

Unser kulturelles Engagement umfasst unter anderem die 1977 begründete Daimler Kunstsammlung, die mittlerweile rund 2.600 Arbeiten von 700 Künstlern zählt. Generell liegt der Schwerpunkt unserer Aktivitäten auf der regionalen Kulturförderung, wobei wir uns neben der bildenden Kunst auf die Schwerpunkte Jazz, Klassische Musik und Filmförderung konzentrieren.

Mit ihren Museen, Bibliotheken, Archiven und Forschungseinrichtungen zählt die Stiftung Preußischer Kulturbesitz zu den größten Kultur- und Wissenschaftsinstitutionen weltweit. Wir unterstützen die strategischen Ziele der Stiftung, um wirkungsvoll zu einer Stärkung der Kultur in der Gesellschaft beizutragen. Dabei geht es uns vor allem darum, die Sichtbarkeit des kulturellen Erbes und der Museumsarbeit zu erhöhen und neue konzeptionelle Wege zur Vermittlung von Kultur im Gemeinwesen mit voranzubringen.

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

Nach der Flutkatastrophe auf dem Balkan stellte Daimler im Mai 2014 kurzfristig 250.000 € für die betroffene Bevölkerung bereit. Die Spende ging an die Hilfsorganisation Caritas International e.V., die sie für die nötige Erstversorgung sowie Instandhaltungsarbeiten einsetzte. Zusätzlich rief Daimler gemeinsam mit dem Gesamtbetriebsrat eine Mitarbeiter-Spendenaktion aus. So konnten wir der Caritas weitere 20.000 € zur Verfügung stellen.

Nach zwei Hilfstransporten für syrische Flüchtlinge im Jahr 2013 hat Daimler seine Syrien-Hilfe auch im Berichtsjahr fortgesetzt. In einer gemeinsamen Initiative von Mitarbeitern und Unternehmen kamen rund 250.000 € zusammen. Für die von »Luftfahrt ohne Grenzen e. V.« organisierten Flugzeuge nach Erbil im Nordirak haben wir Zelte, Decken, Medikamente und weitere Hilfsgüter zur Verfügung gestellt.

Hilfe für Menschen, die in großer Armut leben, leistet das Projekt »Ekukhanyeni« in einem Ort bei Johannesburg. Bereits seit 2010 unterstützt Mercedes-Benz Südafrika die Initiative, die neben Krippenplätzen für Kleinkinder mittlerweile auch eine Grundschule aufgebaut hat. Heute kümmert sich »Ekukhanyeni« auch um eine naturnahe Landwirtschaft sowie um die Landschaftsplanung, die Energieversorgung und den Ausbau der lokalen Infrastruktur.

Mitarbeiterengagement. Wir stellen uns unserer globalen Verantwortung nicht nur als Unternehmen, sondern unterstützen auch das Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für Gesellschaft und Gemeinwohl. Unzählige Initiativen sind Ausdruck des Verantwortungsbewusstseins der Beschäftigten und ihres Willens, auch jenen Chancen zu eröffnen, denen sich diese sonst nicht bieten.

Im Rahmen der Initiative ProCent spenden Daimler-Beschäftigte den Centbetrag ihres Nettoeinkommens freiwillig für gemeinnützige Projekte. Jeder Spendencent wird vom Unternehmen verdoppelt und in einem Förderfonds angespart, aus dem wir auf Vorschlag unserer Beschäftigten ökologische und soziale Projekte weltweit unterstützen. Im Jahr 2014 haben wir so 188 Projekte mit insgesamt über 1 Mio. € gefördert.

Beim »Day of Caring« waren im Jahr 2014 weltweit wieder mehr als 2.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Daimler Financial Services im Einsatz, um in Gemeinschaftsaktionen einen Tag lang karitative Einrichtungen zu unterstützen. Höhepunkt der Aktionen war die zum zweiten Mal stattfindende »Week of Caring« in den USA und Kanada; hierbei engagierten sich mehr als 1.100 Beschäftigte eine Woche lang in über 30 verschiedenen Institutionen.

Dialog und Verständigung. Weltoffenheit und Toleranz sind wichtige Säulen unserer Unternehmenskultur. Als global tätiger Konzern unterstützen wir Projekte und Einrichtungen, die den interkulturellen Dialog fördern, um so ein wechselseitiges Verständnis und friedliches Miteinander der Kulturen voranzubringen. Außerdem fördern wir Initiativen zur Stärkung der Demokratie.

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

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage.

Nach Auffassung des Vorstands ist die wirtschaftliche Lage des Unternehmens zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Geschäftsberichts insgesamt sehr zufriedenstellend. Wir haben unsere Strategie in den zurückliegenden Jahren konsequent und mit großer Zielstrebigkeit umgesetzt. Das beginnt sich nun auszuzahlen und zeigt sich auch in den Ergebnissen des Jahres 2014.

Den eingeschlagenen Wachstumskurs haben wir im Berichtsjahr beschleunigt fortgesetzt. Bei der Umsetzung unserer Effizienzprogramme sind wir im Plan, und unsere neuen Produkte kommen im Markt hervorragend an. Damit konnten wir die für das Jahr 2014 angestrebten Ziele weitestgehend erreichen.

So haben wir den Absatz um 8 % auf mehr als 2,5 Mio. Pkw und Nutzfahrzeuge trotz widriger Umstände in einigen wichtigen Märkten deutlich gesteigert. Dank zahlreicher neuer und erfolgreicher Produkte erzielten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans neue Absatzrekorde. Bei Daimler Trucks war ein leichter Zuwachs zu verzeichnen. Nur Daimler Buses hat das Vorjahresniveau aufgrund der Marktschwäche in Lateinamerika nicht ganz erreicht. Von der insgesamt sehr positiven Entwicklung des Automobilgeschäfts getragen, ist das Geschäftsfeld Daimler Financial Services im Berichtsjahr ebenfalls deutlich gewachsen. Der Umsatz des Konzerns legte folglich ebenfalls deutlich zu – um 10 % auf 129,9 Mrd. €, und bereinigt um Wechselkurseffekte sogar um 12 %.

Das operative Ergebnis (EBIT) aus dem laufenden Geschäft lag mit 10,1 Mrd. € wie von uns erwartet deutlich über dem Vorjahresniveau (8,0 Mrd. €). Positiv wirkten hier vor allem der günstige Produkt-Mix bei Mercedes-Benz Cars und die zunehmende Wirkung der Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, die wir in allen Geschäftsfeldern umgesetzt haben.

Mit »Fit for Leadership« bei Mercedes-Benz Cars, »Daimler Trucks #1« bei Daimler Trucks, »Performance Vans« bei Mercedes-Benz Vans und »GLOBE 2013« bei Daimler Buses haben wir bis zum Ende des Jahres 2014 zusammengekommen Ergebnisbeiträge von rund 4 Mrd. € realisiert. Sowohl Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Kostenstrukturen als auch zusätzliche Geschäftsaktivitäten sind darin enthalten. Die volle Wirkung dieser Programme wird sich im Jahr 2015 niederschlagen.

Einhergehend mit der günstigen Ergebnisentwicklung haben wir das eingesetzte Kapital erneut sehr gut verzinst. Der Return on Net Assets lag bei 18,8 (i. V. 22,6) %. Damit haben wir erneut deutlich mehr als die Kapitalkosten erwirtschaftet. Dies zeigt sich auch im Value Added, der mit 4,4 (i. V. 5,9) Mrd. € wiederum einen hohen Wert erreichte. Hierzu hat vor allem die positive Entwicklung unseres operativen Geschäfts beigetragen. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist ausschließlich darauf zurückzuführen, dass die positiven Sondereffekte im Zusammenhang mit der Veräußerung unserer EADS-Anteile im Jahr 2013 deutlich höher waren als die Effekte aus dem Verkauf unserer Anteile an Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRSPH) und Tesla im Jahr 2014.

Aufgrund des weiterhin hohen Ergebnisniveaus sind unsere finanzwirtschaftlichen Kennziffern nach wie vor sehr solide. So lag die Eigenkapitalquote im Konzern bei 22,1 (i. V. 24,3) % und im Industriegeschäft bei 40,8 (i. V. 43,4) %. Der Rückgang ist darauf zurückzuführen, dass die Bilanzsumme (+13 %) im Berichtsjahr deutlich stärker angestiegen ist als das Eigenkapital (+3 %). Unsere Nettoliquidität des Industriegeschäfts ist auf 17,0 (i. V. 13,8) Mrd. € gestiegen und erreichte damit ein sehr hohes Niveau. Auch der Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft – die von uns verwendete Messgröße für die Finanzkraft – hat bereinigt um Sondereffekte mit 5,2 (i. V. 3,2) Mrd. € ein hohes Niveau erreicht und liegt deutlich über der vorgeschlagenen Dividendenausschüttung.

An der günstigen Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr wollen wir unsere Aktionäre in angemessener Form beteiligen. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 1. April 2015 deshalb vorschlagen, die Dividende auf 2,45 (i. V. 2,25) € pro Aktie zu erhöhen. Mit dieser Entscheidung drücken wir zugleich auch unsere Zuversicht über den weiteren Geschäftsverlauf aus.

Ein Kernelement unserer Strategie des profitablen Wachstums ist die umfassende Produktoffensive in allen Geschäftsfeldern, mit der wir neue Kunden gewinnen und zusätzliche Märkte erschließen. Mercedes-Benz Cars verfügt derzeit über das jüngste und attraktivste Produktpotential aller Zeiten, das wir im Berichtsjahr mit der neuen C-Klasse, dem neuen kompakten Geländewagen GLA und dem neuen S-Klasse Coupé nochmals aufgewertet haben. Darüber hinaus ist die Marke smart mit den beiden völlig neuen Modellen fortwo und forfour in eine neue Ära gestartet. Außerdem feierten im November 2014 unsere neue Sub-Marke Mercedes-Maybach und das erste Fahrzeug dieser neuen und besonders exklusiven Marke Premiere. Bei Daimler Trucks und bei den Bussen haben wir unser Produktangebot und die Motoren in den zurückliegenden Jahren nahezu komplett erneuert. Zu den wichtigsten Neuheiten des Jahres 2014 zählen hier die Actros und Arocs Schwerlastmaschinen, der neue FUSO Super Great V, der neue Western Star 5700XE und bei den Bussen der neue Großraum-Gelenkbus Mercedes-Benz CapaCity L. Auch das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans hat seine Produktoffensive vorangetrieben: Wichtige Neuheiten waren hier der gewerbliche Transporter Vito und die Großraumlimousine V-Klasse.

Sowohl bei der Verbrauchseffizienz als auch bei der Sicherheit und der Konnektivität unserer Fahrzeuge haben wir unsere Technologieführerschaft im Berichtsjahr erneut unter Beweis gestellt. Mit innovativen Antrieben und besonders sparsamen Modellvarianten konnten wir den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der von uns in der Europäischen Union verkauften Pkw im Berichtsjahr nochmals deutlich von 134 g/km auf 129 g/km verringern.

Das neue Forschungsfahrzeug F 015 steht gleichermaßen für clean, safe und connected und damit für die Zukunft des Automobils. Insbesondere beim autonomen Fahren haben wir uns mit dem Mercedes-Benz S 500 INTELLIGENT DRIVE und dem Future Truck 2025 einen Wettbewerbsvorsprung erarbeitet. Diese Forschungsfahrzeuge zeigen, dass vollständig autonomes Fahren auf unseren Straßen schon in absehbarer Zeit Realität werden kann.  vgl. S. 167, S. 36f.

Unser weltweites Netzwerk an Produktionsstandorten und Forschungseinrichtungen haben wir im Berichtsjahr gezielt ausgebaut. Damit stellen wir unser künftiges Wachstum auf eine breite regionale Basis. Insbesondere in China, Indien und den USA werden wir unsere Produktionskapazitäten erweitern. Parallel dazu unterstreichen substanzelle Investitionen in unsere deutschen Standorte, dass diese als Kompetenzzentren für unser internationales Netzwerk weiterhin eine zentrale Rolle spielen.

Aus einer soliden finanziellen Basis heraus investieren wir jährlich mehr als 10 Mrd. € in Sachanlagen sowie in Forschung und Entwicklung – in neue Produkte, in neue Technologien und in unsere Standorte. Und für die kommenden Jahre haben wir dafür sogar noch höhere Beträge eingeplant.

Mit unserer Wachstumsstrategie, den Effizienzprogrammen und mit den umfangreichen Investitionen in die Zukunft des Unternehmens sind wir auf Kurs. Deshalb schauen wir mit großer Zuversicht auf die kommenden Jahre und setzen weiterhin auf profitables Wachstum.

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2014.

Nach Ablauf des Geschäftsjahres 2014 sind keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für Daimler von wesentlicher Bedeutung sind. Der Geschäftsverlauf in den ersten Wochen des Jahres 2015 bestätigt die im Kapitel »Prognosebericht« getroffenen Aussagen.

Vergütungsbericht.

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

Grundsätze der Vergütung des Vorstands

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

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

- die Wirkungsweise der einzelnen fixen und variablen Komponenten, also deren Methodik und Bezugsparameter,
- die Gewichtung der Komponenten zueinander, das heißt, das Verhältnis der fixen Grundvergütung zu den kurzfristigen und langfristigen variablen Bestandteilen,

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

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

Insbesondere um den Vergleich mit den marktüblichen Vergütungssystemen zu erleichtern, 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 entscheidet der Aufsichtsrat zu Beginn des Jahres über die Grund- und Zielvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder und legt für das anstehende Geschäftsjahr die für den Jahresbonus relevanten Erfolgsparameter fest. Ergänzend werden für jedes Vorstandsmitglied individuelle Ziele für den persönlichen Verantwortungsbereich erarbeitet, die nach Abschluss des Geschäftsjahres zusätzlich in die Festlegung des Jahresbonus durch den Aufsichtsrat einfließen.

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

Somit stehen zu Beginn des Geschäftsjahres die individuellen Grund- und Zielvergütungen sowie die dafür relevanten Erfolgsparameter fest.

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

Systematik der Vorstandsvergütung im Jahr 2014. Die fixe Grundvergütung und der Jahresbonus tragen weiterhin jeweils circa 29% zur Zielvergütung bei, während der variable Vergütungsbestandteil mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP) circa 42% der Zielvergütung entspricht. Die Grundvergütung wurde erstmals seit 2011 um durchschnittlich 5 % erhöht. Darüber hinaus haben sich Änderungen sowohl bei der Bandbreite der möglichen Zielerreichung beim Jahresbonus als auch bei den Bezugsparametern des PPSP ergeben. Unverändert geblieben sind die Bezugsparameter des Jahresbonus und die Bandbreite der möglichen Zielerreichung beim PPSP.

Der Jahresbonus wird weiterhin 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)  vgl. S. 22f., den die Daimler AG als Maßstab für die relative Entwicklung der Aktie heranzieht. Sowohl der verzögert – unter Anwendung der Bonus-/Malusregelung – ausgezahlte 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 Entwicklungen.

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder weist nach der im Jahr 2013 in den Deutschen Corporate Governance Kodex aufgenommenen Empfehlung insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsteile betragsmäßige Höchstgrenzen auf. Mit Wirkung zum 1. Januar 2014 haben die Vorstandsmitglieder der Aufnahme solcher Höchstgrenzen in ihre laufenden Dienstverträge zugestimmt.

Die betragsmäßige Höchstgrenze der Gesamtvergütung für Vorstandsmitglieder wurde ab dem Geschäftsjahr 2014 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 2014 mit der Auszahlung des PPSP im Jahr 2018.

Die einzelnen Bestandteile des Vergütungssystems stellen sich wie folgt dar:

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

Der **Jahresbonus** ist eine variable Vergütung, deren Höhe sich primär am operativen Ergebnis des Daimler-Konzerns (EBIT) orientiert. Für das abgelaufene Geschäftsjahr wurden dabei sowohl die vom Aufsichtsrat festgelegte Zielsetzung für das jeweilige Geschäftsjahr, abgeleitet aus dem mittelfristig

zu erzielenden Renditeniveau und den Wachstumszielen, als auch der Istwert im Vergleich zum Vorjahr, die individuelle Leistung der Vorstandsmitglieder sowie die Erreichung von Compliance-Zielen herangezogen. Zusätzlich werden qualitative Ziele definiert und mit einbezogen.

Primäre Bezugsparameter:

- Zu 50% Vergleich EBIT Istwert 2014 zu Zielwert 2014.
- Zu 50% Vergleich EBIT Istwert 2014 zu Istwert 2013.

Wert bei 100%-Zielerreichung (Zieljahresbonus):

Im Jahr 2014 100% der Grundvergütung.

Bandbreite der möglichen Zielerreichung:

0 bis 200%, das heißt, der Jahresbonus aufgrund der EBIT-Zielerreichung ist nach oben begrenzt auf das Zweifache des Grundgehalts und ein Totalausfall ist möglich (siehe unten). Beide primäre Bezugsparameter, die hälftig in den Bonus eingehen, können hierbei jeweils zwischen 0% und 200% variieren. Für den hälftig in den Jahresbonus eingehenden primären Bezugsparameter »Vergleich EBIT Istwert des Geschäftsjahrs zu Zielwert des Geschäftsjahrs« werden die Eckpunkte der unverändert möglichen Bandbreite von 0 bis 200% ab 2014 durch einen Abweichungswert von +/- drei Prozent (bislang zwei Prozent) vom Umsatz des Vorjahres definiert. Für den anderen, ebenfalls hälftig in den Jahresbonus eingehenden primären Bezugsparameter »Vergleich EBIT Istwert des Geschäftsjahrs zu Istwert des Vorjahres« werden die Eckpunkte der unveränderten möglichen Bandbreite von 0 bis 200% weiterhin durch einen Abweichungswert von +/- zwei Prozent vom Umsatz des Vorjahres bestimmt.

Der Aufsichtsrat hat die Möglichkeit, auf Basis der getroffenen individuellen Zielvereinbarungen die persönliche Leistung des einzelnen Vorstandsmitglieds mit einem Zu- oder Abschlag von bis zu 25 % auf den aus den primären Bezugsparametern ermittelten Zielerreichungsgrad zu berücksichtigen. Zusätzlich kann abhängig von den vorab festgelegten Kennzahlen/Bemessungsgrundlagen ein bis zu 10-prozentiger Zu- oder Abschlag vorgenommen werden. Seit dem Jahr 2012 werden hierfür nicht-finanzielle Ziele als Bemessungsgrundlage herangezogen. Für das vergangene Geschäftsjahr waren dies die Mitarbeiterzufriedenheit, Diversity, Kundenzufriedenheit/Produktqualität und die Weiterentwicklung und Verfestigung des Unternehmenswertes Integrität.

Im Jahr 2014 wurden mit dem Vorstand qualitative Ziele mit Blick auf den Aufbau und die nachhaltige Funktion des Compliance-Management-Systems vereinbart. Die ganze oder teilweise Nichterfüllung der individuellen Compliance-Ziele kann mit einem Abschlag von bis zu 25 % auf die Zielerreichung wirken. Aus den Compliance-Zielen kann jedoch selbst bei vollständiger Erfüllung keine Erhöhung der individuellen Zielerreichung resultieren.

Der Gesamtauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus ist begrenzt auf das 2,35-Fache der Grundvergütung des entsprechenden Geschäftsjahres. In den Vereinbarungen zur Aufnahme betragsmäßiger Höchstgrenzen in ihre laufenden Dienstverträge mit Wirkung zum 1. Januar 2014 haben die Vorstandsmitglieder der Berücksichtigung dieser prozentualen Höchstgrenze auch auf die zu diesem Zeitpunkt noch nicht zur Auszahlung gelangten Jahresbonuszahlungen für die Geschäftsjahre 2012 und 2013 zugestimmt.

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 absoluten Euro-Betrag fest. Dieser Betrag wird durch den relevanten, über einen längeren Zeitraum ermittelten Durchschnittskurs der Daimler-Aktie dividiert, woraus sich die vorläufige Zahl der jeweils zugeteilten Phantom Shares ergibt. Ebenfalls zu Planbeginn werden für die Dauer von drei Jahren (Performance-Zeitraum) Erfolgsziele gesetzt. Abhängig von der Erreichung dieser Erfolgsziele mit einer möglichen Bandbreite von 0 % bis 200 % werden die zu Planbeginn zugeteilten Phantom Shares nach Ablauf der drei Jahre zunächst in die endgültige Zahl der zugeteilten Phantom Shares umgerechnet. Nach Ablauf eines weiteren Planjahres wird aus dieser endgültigen Zahl der Phantom Shares und dem dann geltenden Kurs der Daimler-Aktie der Auszahlungsbetrag ermittelt. Der für die Auszahlung des Planes maßgebliche Aktienkurs ist zugleich maßgeblich für die Zuteilung der vorläufigen Zahl an Phantom Shares für den im jeweiligen Jahr neu begebenen Plan.

Bezugsparameter für den Plan 2014:

- Zu 50 % die erreichte Umsatzrendite im dreijährigen Vergleich zur neu zusammengesetzten Wettbewerbsgruppe (BMW, Ford, Fuji Heavy, Honda, Hyundai, Isuzu, Mazda, Nissan, Paccar, Toyota, Volvo, Volkswagen), bestehend aus allen börsennotierten Fahrzeugherstellern mit einem Automotive-Anteil von mehr als 70 % vom Umsatz und einem Rating im Investment-Grade-Bereich. Für die Messung dieses Erfolgskriteriums wird über drei Jahre hinweg die durchschnittliche Umsatzrendite der Wettbewerber ermittelt. Ein Zielerreichungsgrad von 100 % ergibt sich erst, wenn die durchschnittliche Umsatzrendite des Daimler-Konzerns 105 % der durchschnittlichen Umsatzrendite der Wettbewerbsgruppe erreicht. 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. Eine Zielerreichung von 200 % ergibt sich also, wenn die Daimler-Umsatzrendite um 2 Prozentpunkte oder mehr von 105 % des Durchschnittswerts der Wettbewerber nach oben abweicht. Eine Zielerreichung von 0 % ergibt sich entsprechend bei einer Abweichung von 2 Prozentpunkten oder mehr nach unten. In der Bandbreite von +/- 2-Prozentpunkte Abweichung entwickelt sich der Erfolgsfaktor proportional zur Abweichung.
- Zu 50 % die neue »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:

Festlegung jährlich durch den Aufsichtsrat; im Jahr 2014 rund das 1,3- bis 1,6-Fache des Grundgehalts.

Bandbreite der möglichen Zielerreichung:

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

Wert der Phantom Shares bei der Auszahlung:

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

Der auszuzahlende Wert der Phantom Shares ist abhängig von der nach den oben genannten Kriterien gemessenen Zielerreichung und dem für die Auszahlung maßgeblichen Aktienkurs. Dieser Kurs ist auf das 2,5-Fache des Kurses bei Planbeginn begrenzt. Darüber hinaus ist der Auszahlungsbetrag auf das 2,5-Fache des zu Planbeginn bestimmten, für die vorläufige Zahl der zugeteilten Phantom Shares maßgeblichen absoluten Euro-Betrages begrenzt. Dieser Höchstbetrag beinhaltet auch die während der vierjährigen Planlaufzeit ausbezahlten Dividendenäquivalente. In den Vereinbarungen zur Aufnahme betragsmäßiger Höchstgrenzen in ihre laufenden Dienstverträge mit Wirkung zum 1. Januar 2014 haben die Vorstandsmitglieder der Berücksichtigung dieser Höchstgrenze auch auf die zu diesem Zeitpunkt noch nicht fälligen Dividendenäquivalente aus vor dem 1. Januar 2014 begebenen und noch laufenden Plänen zugestimmt.

Für alle PPSP 2015 ff. wurde eine zusätzliche Begrenzung der Zielerreichung für den Bezugsparameter Umsatzrendite festgelegt. Im Falle einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % erfolgt ein zusätzlicher Vergleich auf Basis der absolut erzielten Umsatzrendite. Liegt demnach im dritten Jahr des Performance-Zeitraums die tatsächliche Umsatzrendite für das Automobilgeschäft unter dem strategischen Rendite-Zielwert (derzeit 9 %), ist die Zielerreichung auf 195 % begrenzt.

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 während der Zugehörigkeit zum Vorstand zu halten. Die Bestimmung der Zahl der zu haltenden Aktien orientierte sich bei Einführung des Performance Phantom Share Plans im Jahr 2005 für ein Vorstandsmitglied am Zweifachen und für den Vorstandsvorsitzenden am Dreifachen der damaligen Grundvergütung. 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 2014 wieder eine Bewertung des Vorstandsvergütungssystems durch einen unabhängigen Vergütungsexperten veranlasst. Im Ergebnis wurde das oben dargestellte Vergütungssystem als konform mit den gesetzlichen Vorgaben bestätigt. Das beschriebene Vergütungssystem wurde von der Hauptversammlung 2014 mit einer Zustimmungsquote von 96,8 % gebilligt.

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2014

Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2014 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 2014,
- des 2015 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteils des Jahresbonus für 2014 mit Wert zum Abschlussstichtag,
- des 2016 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig aktienorientierten Anteils des Jahresbonus für 2014 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 zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2014 und
- der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile im Jahr 2014.

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

Die Vergütung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2014 beträgt insgesamt 29,9 (i. V. 32,1) Mio. €. Davon entfallen 8,2 (i. V. 9,1) Mio. € auf fixe, das heißt erfolgsunabhängige, 11,6 (i. V. 12,1) Mio. € auf kurz und mittelfristig erfolgsbezogene variable Vergütungskomponenten (Jahresbonus mit Deferral) und 10,1 (i. V. 10,9) Mio. € auf im Geschäftsjahr gewährte, variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung. [↗ B.48](#)

Im Wesentlichen durch Aufwendungen für Sicherheitsleistungen und die Gestellung von Dienstwagen entstanden für die Vorstandsmitglieder im Jahr 2014 zu versteuernde geldwerte Vorteile, die in der Tabelle [↗ B.49](#) ersichtlich sind.

B.49

Geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen

	2014	2013
€-Werte in Tausend		
Dr. Dieter Zetsche	163	151
Dr. Wolfgang Bernhard	163	90
Dr. Christine Hohmann-Dennhardt	94	84
Wilfried Porth	93	93
Andreas Renschler ¹	8	511
Hubertus Troska ²	431	603
Bodo Uebber	332	112
Prof. Dr. Thomas Weber	121	210
Summe	1.405	1.854

1 Gewährte Vorstandsvergütung bis zum 28.01.2014.

2 Zur Erfüllung der Angabepflichten gemäß § 285 Nr. 9a HGB reduziert sich dieser Betrag für das Geschäftsjahr 2014 um 139.000 €. Die entsprechenden Nebenleistungen wurden durch ein Tochterunternehmen gewährt und getragen und fallen somit nicht unter die im Jahresabschluss der Daimler AG anzugebenden Bezüge.

B.48

Vorstandsvergütung 2014

	Grundvergütung	Kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung (Jahresbonus)	Langfristig orientierte variable Vergütung (PPSP)		Summe
			kurzfristig	mittelfristig	
€-Werte in Tausend					
Dr. Dieter Zetsche	2014 2013	2.008 2.008	1.727 1.707	1.727 1.707	43.424 63.643
Dr. Wolfgang Bernhard	2014 2013	779 715	670 590	670 590	18.380 25.458
Dr. Christine Hohmann-Dennhardt	2014 2013	758 715	633 590	633 590	17.370 25.458
Wilfried Porth	2014 2013	758 715	652 608	652 608	18.159 25.458
Andreas Renschler ²	2014 2013	62 755	47 623	47 623	– 28.420
Hubertus Troska	2014 2013	758 715	652 590	652 590	17.370 25.458
Bodo Uebber	2014 2013	901 866	775 736	775 736	20.765 30.433
Prof. Dr. Thomas Weber	2014 2013	758 715	652 626	652 626	18.444 27.031
Summe	2014 2013	6.782 7.204	5.808 6.070	5.808 6.070	153.912 251.359
					10.134 10.884
					28.532 30.228

1 PPSP 2014 unter Anrechnung von Mandatsvergütung in Höhe von 62.707 (i. V. 85.734) €.

2 Gewährte Vorstandsvergütungen bis zum 28.01.2014 (Mandatsvergütung i. V. 35.646 €).

3 PPSP 2014 unter Anrechnung von Mandatsvergütung in Höhe von 89.391 (i. V. 152.197) €.

Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit

Altersversorgung. Die Pensionsverträge der Vorstandsmitglieder enthalten teilweise Zusagen auf ein jährliches Ruhegehalt, das sich in Abhängigkeit von der Dauer der Vorstandstätigkeit als Prozentsatz der früheren Grundvergütung errechnet. Diese Pensionsansprüche wurden bis 2005 gewährt und blieben bestehen; eine analoge Anwendung für die entsprechende Hierarchieebene erfolgte für Wilfried Porth für die Zeit vor seiner Tätigkeit im Vorstand. Diese Pensionsansprüche wurden jedoch auf dem damaligen Niveau eingefroren. Zahlungen auf diese Pensionsansprüche beginnen auf Antrag als Altersleistung, wenn das Dienstverhältnis mit oder nach Vollendung des 60. Lebensjahres endet, oder als Invalidenleistung, wenn das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit vor dem 60. Lebensjahr endet. Es erfolgt ab Leistungsbezug eine jährliche Erhöhung um 3,5% (abweichend davon erfolgt für Wilfried Porth eine Anpassung gemäß den gesetzlichen Regelungen). Die entsprechenden Verträge enthalten eine Regelung, nach der bei Ableben eines Vorstandsmitglieds dem Ehepartner 60% des jeweiligen Ruhegehalts zustehen. Der Betrag kann sich je nach Anzahl unterhaltsberechtigter Kinder um bis zu 30 Prozentpunkte erhöhen.

Mit Wirkung zum Beginn des Jahres 2006 wurden die Pensionsverträge der Vorstandsmitglieder auf ein neues Altersversorgungssystem, das sogenannte Pension Capital, umgestellt. Hierbei wird dem Vorstandsmitglied jährlich ein Kapitalbaustein gutgeschrieben. Dieser Kapitalbaustein setzt sich 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 einer Verzinsung von 6% bis zum Jahr 2015, ab dem Jahr 2016 von 5% entspricht (Wolfgang Bernhard und Wilfried Porth: durchgängig 5%). Diese Beiträge zur Altersversorgung werden bis zum Alter von 60 Jahren gewährt. Der Pensionsplan kommt im Erlebensfall, unabhängig vom Ende des Dienstverhältnisses, frühestens mit Vollendung des 60. Lebensjahres zur Auszahlung. Endet das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit, erfolgt die Auszahlung als Invalidenleistung auch vor Vollendung des 60. Lebensjahres.

Im Jahr 2012 führte das Unternehmen für Neueintritte/Neuerennungen sowohl im Tarifbereich als auch bei Leitenden Führungskräften eine neue betriebliche Altersversorgung ein: den »Daimler Pensions Plan«. Dieses neue Altersversorgungssystem sieht wie bisher jährliche Beiträge durch das Unternehmen vor, ist in seiner Ausrichtung jedoch 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 dem zum Abschlussstichtag ermittelten gesamten Jahresbonus für das jeweilige Geschäftsjahr. Dieser Prozentsatz beträgt 15%. Bei der Bemessung werden für jedes Vorstandsmitglied das jeweilige angestrebte

Versorgungsniveau – auch nach Dauer der Vorstandszugehörigkeit – sowie der daraus abgeleitete jährliche und langfristige Aufwand für das Unternehmen berücksichtigt. Die Beiträge zur Altersversorgung werden bis zum Alter von 62 Jahren gewährt. Der Pensionsplan kommt im Erlebensfall, unabhängig vom Ende des Dienstverhältnisses, frühestens mit Vollendung des 62. Lebensjahrs zur Auszahlung. Endet das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit, erfolgt die Auszahlung als Invalidenleistung auch vor Vollendung des 62. Lebensjahrs.

Die Auszahlung im Altersversorgungssystem des Pension Capital wie auch des Daimler Pensions Plan kann in drei Varianten erfolgen:

- als Einmalbetrag;
- in zwölf Jahresraten, wobei jeder Teilbetrag bis zur Auszahlung weiterverzinst wird (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 beziehungsweise den unterhaltsberechtigten Kindern beim Pension Capital der gesamte Zusagebetrag, beim Daimler Pensions Plan der erreichte Gut habenstand zuzüglich eines Aufschlags bis zum Alter von 62 Jahren zusteht. Bei einem Ableben nach Eintritt des altersbedingten Versorgungsfalls sind im Falle der Auszahlungsvariante von zwölf Jahresraten die Erben bezugsberechtigt. Im Falle der Auszahlungsvariante Verrentung mit Hinterbliebenenversorgung stehen dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner oder den unterhaltsberechtigten Kindern 60% des Restbarwertes (Pension Capital) beziehungsweise dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner 60% der Eigenrente (Daimler Pensions Plan) zu.

Ausscheidende Vorstandsmitglieder mit zu Beginn des Jahres 2006 umgestellten Pensionsverträgen erhalten für den Zeitraum zwischen dem Ende der letzten Vertragslaufzeit und der Vollendung des 60. Lebensjahres Zahlungen in Höhe der im vorherigen Abschnitt beschriebenen Ruhegehaltszusagen. Zudem erfolgt für ausgeschiedene Vorstandsmitglieder eine Fahrzeuggestellung, teilweise für einen definierten Zeitraum. Bei diesen bis zum Erreichen des 60. Lebensjahres gewährten, gegebenenfalls einer Anrechnung anderer Einkünfte unterliegenden Zahlungen kommen die oben bei der Darstellung dieser Pensionsverträge beschriebenen jährlichen prozentualen Erhöhungs beträge ebenfalls zur Anwendung.

Der Dienstzeitaufwand für die Pensionsverpflichtungen nach IFRS lag im Geschäftsjahr 2014 bei 2,8 (i. V. 2,5) Mio. €. Der Barwert der Gesamtverpflichtung (Defined Benefit Obligation) nach IFRS betrug zum 31. Dezember 2014 80,5 (i. V. 70,1) Mio. €. Unter Berücksichtigung von Lebensalter und Dienstjahren ergeben sich die in der Tabelle dargestellten individuellen Ansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte. [↗ B.50](#)

Zusagen bei vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit. Für den Fall der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses ohne wichtigen Grund enthalten die Vorstandsverträge Zusagen auf die Auszahlung der Grundvergütung und auf Gestellung eines Fahrzeugs maximal bis zum Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit. Ein Anspruch auf Auszahlung des Jahresbonus besteht dagegen nur zeitanteilig bis zur Wirksamkeit der Beendigung des Dienstverhältnisses beziehungsweise der Organstellung. Der Anspruch auf Auszahlung bereits zugehöriger erfolgsbezogener Vergütungsbestandteile mit langfristiger Anreizwirkung bemisst sich nach den Bedingungen der jeweiligen Pläne. Soweit die vorstehend beschriebenen Zahlungen der Regelung zum sogenannten Abfindungscap des Deutschen Corporate Governance Kodex unterliegen, ist ihre Summe einschließlich Nebenleistungen begrenzt auf den zweifachen Wert der Jahresvergütung und beläuft sich maximal auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Dienstvertrages.

Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Die Vorstandsmitglieder sollen Vorstands- oder Aufsichtsratsmandate und/oder sonstige administrative oder ehrenamtliche Funktionen außerhalb des Unternehmens nur in begrenztem Umfang übernehmen. Zudem benötigen sie zur Aufnahme von Nebentätigkeiten die Zustimmung des Aufsichtsrats. So ist sichergestellt, dass weder der zeitliche Aufwand noch die dafür gewährte Vergütung zu einem Konflikt mit den Aufgaben für das Unternehmen führt. Soweit es sich bei den Nebentätigkeiten um Mandate in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten oder in vergleichbaren Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen handelt, sind diese im Jahresabschluss der Daimler AG aufgeführt, der im Internet veröffentlicht wird. Für die Wahrnehmung von Mandaten in Konzerngesellschaften besteht grundsätzlich kein Anspruch auf eine gesonderte Vergütung.

Kredite an Vorstandsmitglieder. Im Jahr 2014 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Vergütungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihre Hinterbliebenen. Die im Jahr 2014 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen beliefen sich auf 16,8 (i. V. 14,6) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen nach IFRS für frühere Mitglieder des Vorstands sowie deren Hinterbliebene betragen zum 31. Dezember 2014 insgesamt 263,0 (i. V. 217,0) Mio. €.

B.50

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 ² der Verpflichtungen (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)
€-Werte in Tausend			
Dr. Dieter Zetsche	2014 2013	1.050 1.050	827 –
			39.238 29.896
Dr. Wolfgang Bernhard	2014 2013	– –	380 401
			2.565 1.774
Wilfried Porth	2014 2013	156 156	220 223
			8.788 6.579
Andreas Renschler ¹	2014 2013	225 250	30 423
			– 9.798
Hubertus Troska	2014 2013	– –	314 272
			3.321 2.488
Bodo Uebber	2014 2013	275 275	676 714
			14.148 10.127
Prof. Dr. Thomas Weber	2014 2013	300 300	333 426
			12.454 9.444
Summe	2014 2013	2.006 2.031	2.780 2.459
			80.514 70.106

¹ Herr Renschler anteilig bis 28.01.2014.

² Der starke Anstieg der Barwerte ist im Wesentlichen der erfolgten Absenkung des zugrundeliegenden Rechnungszinssatzes geschuldet. Frau Dr. Hohmann-Dennhardt hat keinen Anspruch auf Versorgungsleistungen.

**Angaben zur Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2014
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 2013 berechnet sich aus

- der Grundvergütung 2013,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2013,
- dem in 2014 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2013 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100%,
- dem in 2015 zur Auszahlung kommenden hälftigen aktienorientierten Anteil des Jahresbonus für 2013 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100%,

B.51

Gewährte Zuwendungen

	Dr. Dieter Zetsche				Dr. Wolfgang Bernhard			
	Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars				Daimler Trucks and Buses			
	01.01. - 31.12. 2013	2014	01.01. - 31.12. min	max	01.01. - 31.12. 2013	2014	01.01. - 31.12. min	max
€-Werte in Tausend								
Grundvergütung	2.008	2.008	2.008	2.008	715	779	779	779
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	151	163	163	163	90	163	163	163
Summe	2.159	2.171	2.171	2.171	805	942	942	942
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	1.004	1.004	0	2.360	358	390	0	916
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	1.004	1.004	0	2.360	358	390	0	916
langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	2.825	2.902	0	6.875	1.130	1.228	0	2.910
Summe	4.833	4.910	0	11.595	1.846	2.008	0	4.742
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	-	827	827	827	401	380	380	380
Gesamtvergütung	6.992	7.908	2.998	14.593	3.052	3.330	1.322	6.064
Gesamthöchstgrenze ¹ für im Berichtsjahr 2014 gewährte Vergütungsbestandteile ohne				10.149				5.172
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen								
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)								

	Dr. Christine Hohmann-Dennhardt				Wilfried Porth			
	Integrität & Recht				Personal & Arbeitsdirektor & Mercedes Benz Vans			
	01.01. - 31.12. 2013	2014	01.01. - 31.12. min	max	01.01. - 31.12. 2013	2014	01.01. - 31.12. min	max
€-Werte in Tausend								
Grundvergütung	715	758	758	758	715	758	758	758
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	84	94	94	94	93	93	93	93
Summe	799	852	852	852	808	851	851	851
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	358	379	0	891	358	379	0	891
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	358	379	0	891	358	379	0	891
langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.130	1.161	0	2.750	1.130	1.214	0	2.875
Summe	1.846	1.919	0	4.532	1.846	1.972	0	4.657
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	-	-	-	-	223	220	220	220
Gesamtvergütung	2.645	2.771	852	5.384	2.877	3.043	1.071	5.728
Gesamthöchstgrenze ¹ für im Berichtsjahr 2014 gewährte Vergütungsbestandteile ohne				4.971				5.066
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen								
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)								

¹ Gesamthöchstgrenze = betragsmäßige Höchstgrenze ab dem Geschäftsjahr 2014 → 1,5-Fache (Dr. Zetsche)/1,9-Fache der Zielvergütung 2014 (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).

- dem Zuteilungswert der langfristigen aktienorientierten Vergütung zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2013 (Auszahlung im Jahr 2017) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2013 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2013).

Die Summe der »gewährten Zuwendungen« für das Geschäftsjahr 2014 berechnet sich aus

- der Grundvergütung 2014,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2014,

- dem in 2015 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2014 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100%,
- dem in 2016 zur Auszahlung kommenden hälftigen aktienorientierten Anteil des Jahresbonus für 2014 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100%,
- dem Zuteilungswert der langfristigen aktienorientierten Vergütung zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2014 (Auszahlung im Jahr 2018) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2014 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2014).

Gewährte Zuwendungen

	Andreas Renschler ²				Hubertus Troska Greater China			
	01.01. - 31.12. 2013	2014	01.01. - 28.01. min	max	01.01. - 31.12. 2013	2014	01.01. - 31.12. min	max
€-Werte in Tausend								
Grundvergütung	755	62	62	62	715	758	758	758
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	511	8	8	8	603	431	431	431
Summe	1.266	70	70	70	1.318	1.189	1.189	1.189
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	378	31	0	73	358	379	0	891
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	378	31	0	73	358	379	0	891
langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.262	–	–	–	1.130	1.161	0	2.750
Summe	2.018	62	0	146	1.846	1.919	0	4.532
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	423	30	30	30	272	314	314	314
Gesamtvergütung	3.707	162	100	246	3.436	3.422	1.503	6.035
Gesamthöchstgrenze ¹ für im Berichtsjahr 2014 gewährte Vergütungsbestandteile ohne					233			4.971
– Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen								
– Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)								

	Bodo Uebber Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services				Prof. Dr. Thomas Weber Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung			
	01.01. - 31.12. 2013	2014	01.01. - 31.12. min	max	01.01. - 31.12. 2013	2014	01.01. - 31.12. min	max
€-Werte in Tausend								
Grundvergütung	866	901	901	901	715	758	758	758
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	112	332	332	332	210	121	121	121
Summe	978	1.233	1.233	1.233	925	879	879	879
Einjährige variable Vergütung (50 % vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	433	451	0	1.060	358	379	0	891
Deferral (50 % vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	433	451	0	1.060	358	379	0	891
langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.351	1.388	0	3.288	1.200	1.233	0	2.920
Summe	2.217	2.290	0	5.408	1.916	1.991	0	4.702
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	714	676	676	676	426	333	333	333
Gesamtvergütung	3.909	4.199	1.909	7.317	3.267	3.203	1.212	5.914
Gesamthöchstgrenze ¹ für im Berichtsjahr 2014 gewährte Vergütungsbestandteile ohne					5.922			5.100
– Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen								
– Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)								

1 Gesamthöchstgrenze = betragsmäßige Höchstgrenze ab dem Geschäftsjahr 2014 → 1,5-Fache (Dr. Zetsche)/1,9-Fache der Zielvergütung 2014 (Grundvergütung, Zieljahresbonus, Zuteilungswert PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen).

2 Im Jahr 2014 gewährte Vorstandsvorlesungen bis zum 28.01.2014.

Die Summe der »Zuflüsse« für das Geschäftsjahr 2013 berechnet sich aus

- der Grundvergütung 2013,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2013,
- dem in 2014 zur Auszahlung kommenden hälf tigen Anteil des Jahresbonus für 2013 mit dem Wert zum Abschlussstichtag,
- dem in 2013 zur Auszahlung gekommenen hälf tigen aktienorientierten Anteil des Jahresbonus für 2011,
- dem in 2013 zur Auszahlung gekommenen Wert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP 2009),

- den in 2013 zur Auszahlung gekommenen Dividendenäquivalenten der laufenden PPSP (2010, 2011, 2012 und 2013),
- dem nach deutschem Steuerrecht maßgeblichen Wert bei Ausübung der Stock Options 2004 und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2013 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2013).

Die Summe der »Zuflüsse« für das Geschäftsjahr 2014 berechnet sich aus

- der Grundvergütung 2014,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2014,

B.52

Zufluss

	Dr. Dieter Zetsche	Dr. Wolfgang Bernhard
	Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks and Buses
	01.01. – 31.12. 2013	01.01. – 31.12. 2014
€-Werte in Tausend		
Grundvergütung	2.008	2.008
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	151	163
Summe	2.159	2.171
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	1.707	1.727
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	1.834	1.583
langfristig orientierte variable Vergütung		
Auszahlung PPSP 2009	5.117	–
Auszahlung PPSP 2010	–	7.524
Dividendenäquivalente PPSP 2010	261	–
Dividendenäquivalente PPSP 2011	111	195
Dividendenäquivalente PPSP 2012	150	154
Dividendenäquivalente PPSP 2013	140	143
Dividendenäquivalente PPSP 2014	–	98
Ausübung Stock Options 2004	2.195	–
Summe	11.515	11.424
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	–	827
Gesamtvergütung	13.674	14.422
	3.449	5.563

	Dr. Christine Hohmann-Dennhardt	Wilfried Porth
	Integrität & Recht	Personal & Arbeitsdirektor & Mercedes-Benz Vans
	01.01. – 31.12. 2013	01.01. – 31.12. 2014
€-Werte in Tausend		
Grundvergütung	715	758
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	84	94
Summe	799	852
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	590	633
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	556	584
langfristig orientierte variable Vergütung		
Auszahlung PPSP 2009	–	1.693
Auszahlung PPSP 2010	–	– 3.009
Dividendenäquivalente PPSP 2010	–	105
Dividendenäquivalente PPSP 2011	39	68
Dividendenäquivalente PPSP 2012	60	61
Dividendenäquivalente PPSP 2013	56	57
Dividendenäquivalente PPSP 2014	–	39
Ausübung Stock Options 2004	–	–
Summe	1.301	1.442
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	–	223
Gesamtvergütung	2.100	2.294
	4.234	5.533

- dem in 2015 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2014 mit dem Wert zum Abschlussstichtag,
- dem in 2014 zur Auszahlung gekommenen hälftigen aktienorientierten Anteil des Jahresbonus für 2012,
- dem in 2014 zur Auszahlung gekommenen Wert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP 2010),
- den in 2014 zur Auszahlung gekommenen Dividendenäquivalente der laufenden PPSP (2011, 2012, 2013 und 2014) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2014
(Dienstzeitaufwand im Jahr 2014).

Die möglichen Kappungen zur Wahrung der in der Gewährungstabelle für das Berichtsjahr 2014 ersichtlichen Gesamthöchstgrenzen erfolgen bei Auszahlung des PPSP 2014. Dieser stellt den letzten Zufluss der im Geschäftsjahr 2014 gewährten Vorgütingungsbestandteile dar. Für das Geschäftsjahr 2014 würde demnach die mögliche Kappung im Jahr 2018 vorgenommen, dem Auszahlungsjahr des PPSP 2014.

Zufluss

	Andreas Renschler ¹	Hubertus Troska		
	Greater China	Greater China		
	01.01. – 31.12. 2013	01.01. – 28.01. 2014	01.01. – 31.12. 2013	01.01. – 31.12. 2014
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung	755	62	715	758
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	511	8	603	431
Summe	1.266	70	1.318	1.189
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	623	47	590	652
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	672	595	–	27
langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2009	2.284	–	837	–
Auszahlung PPSP 2010	–	–	–	1.231
Dividendenäquivalente PPSP 2010	117	–	43	–
Dividendenäquivalente PPSP 2011	49	–	18	32
Dividendenäquivalente PPSP 2012	67	–	25	25
Dividendenäquivalente PPSP 2013	63	–	56	57
Dividendenäquivalente PPSP 2014	–	–	–	39
Ausübung Stock Options 2004	298	–	–	–
Summe	4.173	642	1.569	2.063
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	423	30	272	314
Gesamtvergütung	5.862	742	3.159	3.566
 Bodo Uebber Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services				
	01.01. – 31.12. 2013	01.01. – 31.12. 2014	01.01. – 31.12. 2013	01.01. – 31.12. 2014
 €-Werte in Tausend				
Grundvergütung	866	901	715	758
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	112	332	210	121
Summe	978	1.233	925	879
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	736	775	626	652
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	791	707	653	544
langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2009	2.447	–	2.172	–
Auszahlung PPSP 2010	–	3.598	–	3.194
Dividendenäquivalente PPSP 2010	125	–	111	–
Dividendenäquivalente PPSP 2011	53	93	47	83
Dividendenäquivalente PPSP 2012	72	73	64	65
Dividendenäquivalente PPSP 2013	67	68	59	61
Dividendenäquivalente PPSP 2014	–	47	–	41
Ausübung Stock Options 2004	–	–	397	–
Summe	4.291	5.361	4.129	4.640
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	714	676	426	333
Gesamtvergütung	5.983	7.270	5.480	5.852

1 Im Jahr 2014 zugeflossene Vorstandsvergütungen bis zum 28.01.2014.

Vergütung des Aufsichtsrats

Vergütung des Aufsichtsrats im Jahr 2014. Die Vergütung des Aufsichtsrats wird von der Hauptversammlung der Daimler AG festgelegt; sie ist in der Satzung des Unternehmens geregelt. Die von der Hauptversammlung im April 2014 mit Wirkung für das am 1. Januar 2014 begonnene Geschäftsjahr angepasste Vergütung sieht vor, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats zusätzlich zum Ersatz von Auslagen und der ihnen für die Aufsichtsratstätigkeit zur Last fallenden Umsatzsteuer nach Abschluss des Geschäftsjahres eine feste Vergütung von 120.000 € erhalten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält zusätzlich 240.000 €, der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats zusätzlich 120.000 €. Die Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss wird mit zusätzlich 60.000 €, die Mitgliedschaft im Präsidialausschuss mit zusätzlich 48.000 € und die Mitgliedschaft in sonstigen Ausschüssen des Aufsichtsrats mit zusätzlich 24.000 € honoriert; abweichend davon werden für den Vorsitz im Prüfungsausschuss zusätzlich 120.000 € vergütet. Ausschusstätigkeiten werden für höchstens drei Ausschüsse berücksichtigt, wobei bei Überschreiten dieser Zahl die drei höchstdotierten Funktionen maßgeblich wären. Die Vergütung von Ausschusstätigkeiten für ein Geschäftsjahr setzt voraus, dass der betreffende Ausschuss in diesem Zeitraum zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat.

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

Die individuelle Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der nachstehenden Tabelle ausgewiesen. ↗ **B.53**

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

Damit lag die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG im Jahr 2014 bei 3,6 (i. V. 3,0) Mio. €.

Kredite an Aufsichtsratsmitglieder. Im Jahr 2014 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

B.53

Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats

Name in €	Vergütete Funktion(en)	Gesamt 2014
Dr. Manfred Bischoff	Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Nominierungsausschusses	448.500
Erich Klemm ¹	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Prüfungsausschusses (jeweils bis 30.04.2014)	126.511
Michael Brecht ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses, Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Prüfungsausschusses (jeweils ab 01.05.2014)	312.567
Dr. Paul Achleitner	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	152.800
Sari Baldauf	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	155.000
Dr. Clemens Börsig	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses (Vorsitzender des Prüfungsausschusses ab 09.04.2014)	238.190
Dr. Bernd Bohr	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 09.04.2014)	93.281
Dr. Jürgen Hambrecht	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses	183.400
Petraea Heynike	Mitglied des Aufsichtsrats	128.800
Jörg Hofmann ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses	183.400
Andrea Jung	Mitglied des Aufsichtsrats	128.800
Joe Kaeser	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses (jeweils ab 09.04.2013)	139.371
Gerard Kleisterlee	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 09.04.2014)	35.848
Jürgen Langer ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	129.900
Ergun Lümalı ¹	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 01.05.2014)	83.848
Dr. Sabine Maaßen ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und Mitglied des Prüfungsausschusses (ab 01.05.2014)	173.474
Wolfgang Nieke ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	129.900
Dr. Bernd Pischetsrieder	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 09.04.2014)	92.181
Valter Sanches ²	Mitglied des Aufsichtsrats	129.900
Jörg Spies ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	129.900
Elke Tönjes-Werner ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	129.900
Lloyd G. Trotter	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 09.04.2014)	35.848
Dr. h. c. Bernhard Walter	Mitglied des Aufsichtsrats und Vorsitzender des Prüfungsausschusses (jeweils bis 09.04.2014)	71.696
Dr. Frank Weber	Mitglied des Aufsichtsrats	129.900

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

2 Herr Sanches hat auf die Auszahlung seiner Vergütung verzichtet. Seinem Wunsch entsprechend werden die Beträge an die Hans-Böckler-Stiftung überwiesen.

Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen.

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

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals. Das gezeichnete Kapital der Daimler AG zum 31. Dezember 2014 beträgt rund 3.070 Mio. €. Es ist eingeteilt in 1.069.837.447 auf den Namen lautende Stückaktien. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewähren alle Aktien die gleichen Rechte. Jede Aktie vermittelt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn. Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften. Zum 31. Dezember 2014 befanden sich keine Aktien im eigenen Bestand.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen. Aus eigenen Aktien stehen der Gesellschaft keine Rechte zu. In den Fällen des § 136 Aktiengesetz ist das Stimmrecht aus den betroffenen Aktien kraft Gesetzes ausgeschlossen.

Im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms von Mitarbeitern erworbene Aktien unterliegen bis zum Ende des auf das Erwerbsjahr folgenden Jahres einer Veräußerungssperre. Berechtigte aus den Performance-Phantom-Share-Plänen sind nach Maßgabe der Planbedingungen und der sogenannten Stock Ownership Guidelines verpflichtet, bis zum Erreichen eines definierten Zielvolumens aus einem Teil der Planerlöse Daimler-Aktien zu erwerben und für die Dauer ihrer Zugehörigkeit zum Konzern zu halten.

Die Daimler AG und die Renault-Nissan-Allianz haben am 7. April 2010 ein Master Cooperation Agreement über eine weitreichende strategische Kooperation und eine gegenseitige Kapitalbeteiligung abgeschlossen. Renault S. A. und Nissan Motor Co., Ltd. erhielten jeweils eine Beteiligung von 1,55% an der Daimler AG, und die Daimler AG erhielt jeweils 3,1% an der Renault S. A. und an der Nissan Motor Co., Ltd. Aufgrund der Erhöhung der Gesamtzahl der Aktien der Daimler AG infolge der Ausübung von Stock Options betrug die Beteiligung der Renault S. A. und der Nissan Motor Ltd. an der Daimler AG zum 31. Dezember 2014 jeweils rund 1,54%. Für die Dauer der Laufzeit des Master Cooperation Agreement beziehungsweise für die Dauer von fünf Jahren (maßgeblich ist der kürzere Zeitraum) können grundsätzlich weder i) die Daimler AG ihre Beteiligung an Renault S. A. und Nissan Motor Co., Ltd. noch ii) Renault S. A. und Nissan Motor Co., Ltd. ihre Beteiligung an der Daimler AG ohne vorherige Zustimmung der anderen Parteien an einen Dritten übertragen. Übertragungen an Dritte, die in keinem Wettbewerbsverhältnis zum Emittenten der betreffenden Aktien stehen, sind unter bestimmten Voraussetzungen von

diesem Verbot ausgenommen – unter anderem im Falle konzerninterner Übertragungen, Übertragungen im Zusammenhang mit dem Übernahmevertrag eines Dritten für die Anteile einer der anderen Parteien oder im Falle eines Kontrollwechsels beim Emittenten der betreffenden Aktien. Anlässlich des Beteiligungserwerbs haben die Renault S. A. und die Nissan Motor Co., Ltd. in ihrer Stimmrechtsmitteilung gemäß §§ 21 ff. WpHG angegeben, dass ihnen die von der jeweils anderen Gesellschaft gehaltenen Daimler-Aktien nach § 22 Absatz 2 WpHG (abgestimmtes Verhalten) zuzurechnen sind.

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

Gemäß § 31 Absatz 2 Mitbestimmungsgesetz bestellt der Aufsichtsrat die Mitglieder des Vorstands mit einer Mehrheit, die mindestens zwei Drittel der Stimmen seiner Mitglieder umfasst. Kommt eine Bestellung hiernach nicht zustande, hat der Vermittlungsausschuss des Aufsichtsrats innerhalb eines Monats nach der Abstimmung dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu machen. Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder dann mit der Mehrheit der Stimmen seiner Mitglieder. Kommt auch hiernach eine Bestellung nicht zustande, so hat bei einer erneuten Abstimmung der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen. Für den Widerruf der Bestellung von Vorstandsmitgliedern gilt dieses Verfahren entsprechend.

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

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

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen. Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 14. April 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. April 2015 zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken, insbesondere für bestimmte definierte Zwecke, eigene Aktien im Umfang von bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Unter anderem ist der Kauf eigener Aktien für folgende Zwecke zulässig: zum Zwecke der Einziehung, des Angebots an Dritte im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses oder -erwerbs, zur Veräußerung in anderer Weise als über die Börse oder durch ein Angebot an alle Aktionäre und zum Zwecke der Bedienung des bis 2004 aufgelegten Stock-Option-Programms, dessen letzte Ausübungsfrist allerdings am 31. März 2014 abgelaufen ist. Eigene Aktien im Umfang von bis zu 5% des im Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals können auch über Derivate erworben werden, wobei die Laufzeit der einzelnen Option 18 Monate nicht überschreiten darf. Von der Ermächtigung wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 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 Sacheinlagen zu erhöhen und mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (Genehmigtes Kapital 2014). Das Genehmigte Kapital 2014 ist an die Stelle des Genehmigten Kapitals 2009 getreten, das bis zum 7. April 2014 befristet und nicht genutzt worden war. Vom Genehmigten Kapital 2014 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

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

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

Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen mit Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechten auf Aktien der Daimler AG auszuschließen. Die Schuldverschreibungen können auch durch unmittelbare oder mittelbare Mehrheitsbeteiligungen der Daimler AG begeben werden.

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

Wesentliche Vereinbarungen unter der Bedingung eines Kontrollwechsels.

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 vorsieht, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird;
- Kreditverträge mit Darlehensgebern über einen Betrag von insgesamt 2,5 Mrd. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsehen, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird;
- Garantien und Bürgschaften für Kreditverträge von konsolidierten Beteiligungsgesellschaften über einen Betrag von insgesamt 577 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 und Nissan über die gemeinsame Vorentwicklung eines Brennstoffzellensystems. Dieser Vertrag sieht für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündigungsrecht für die anderen Vertragsparteien vor. Der Kontrollwechsel knüpft dabei an einen Schwellenwert von 50% der Stimmrechte an oder 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. in Verbindung mit einer wechselseitigen Kapitalbeteiligung: Die Renault-Nissan-Allianz erhielt eine Beteiligung von 3,1% an der Daimler AG, und die Daimler AG erhielt jeweils 3,1% an der Renault S. A. und an der Nissan Motor Co., Ltd. Im Falle eines Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ist jede der anderen Parteien berechtigt, die Vereinbarung zu kündigen. Ein Kontrollwechsel im Sinne des Master Cooperation Agreements liegt vor, wenn ein Dritter oder mehrere gemeinsam agierende Dritte rechtlich oder wirtschaftlich direkt oder indirekt mindestens 50% der Stimmrechte der entsprechenden Partei erwerben oder berechtigt sind, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen. Unter dem Master Cooperation Agreement wurden mehrere Kooperationsverträge zwischen der Daimler AG einerseits und Renault und/oder Nissan andererseits abgeschlossen, die für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündi-

gungsrecht 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 Nutzung einer bestehenden Kompaktwagenarchitektur, die gemeinsame Entwicklung von Komponenten für eine neue Kompaktwagenarchitektur, die gemeinsame Produktion von Infiniti und Mercedes Kompaktfahrzeugen in einem 50:50-Joint-Venture in Mexiko und die Vorentwicklung eines Wasserstofftanksystems. Der Kontrollwechsel knüpft dabei an einen Schwellenwert von 50% der Stimmrechte an oder die Berechtigung, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen. Bei einer Kündigung der Kooperation im Bereich der Entwicklung von Kleinwagen infolge eines Kontrollwechsels in der Frühphase der Zusammenarbeit wäre die von dem Kontrollwechsel betroffene Partei verpflichtet, ihren Anteil an den Kosten für die Entwicklung von gemeinsamen Komponenten zu tragen, auch wenn die Entwicklung für diese Partei eingestellt würde.

- 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.

Risiko- und Chancenbericht.

Die Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns sind einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die untrennbar mit dem unternehmerischen Handeln verbunden sind. Unter einem Risiko wird die Gefahr verstanden, dass Ereignisse 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 Handels 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 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 Chancen und Risiken erfolgt nicht. Beide Systeme werden nachfolgend dargestellt.

B.54

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 wesentliche und bestandsgefährdende 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 wesentliche und bestandsgefährdende Risiken systematisch und kontinuierlich identifiziert, beurteilt, gesteuert, überwacht und dokumentiert werden, um die Erreichung der Unternehmensziele abzusichern 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. Das Nutzen von Chancen kann zum Übertreffen von geplanten Zielen führen.

Die Einschätzung von Risiken erfolgt im Rahmen der Operativen Planung prinzipiell für einen zweijährigen Planungszeitraum, wenngleich in den Diskussionen zur Ableitung der mittelfristigen und strategischen Ziele im Rahmen der Strategischen Planung auch Risiken identifiziert und überwacht werden, die auf einen längerfristigen Zeitraum bezogen sind. Im Rahmen der Strategischen und Operativen Planung werden zusätzlich zu Risiken auch relevante und umsetzbare Chancen einbezogen. Es werden hierbei diejenigen Chancen betrachtet, die möglich, aber bisher nicht in die Planung eingeflossen sind. Die Berichterstattung von Risiken und Chancen im Lagebericht bezieht sich grundsätzlich auf ein Jahr.

Im Rahmen der Operativen Planung werden – unter Berücksichtigung entsprechender Risiko- und Chancenkategorien – Risiken und Chancen der Geschäftsfelder und operativen Einheiten, der bedeutenden assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie der zentralen Bereiche identifiziert und bewertet. Der Konsolidierungskreis des Risiko- und Chancenmanagements entspricht dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses und geht bei Bedarf darüber hinaus.

Die Bewertung der Risiken erfolgt auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und des möglichen Ausmaßes des Risikos 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 wird die Wirkung von Maßnahmen grundsätzlich in Relation zum EBIT betrachtet. Im Konzern werden Risiken und Chancen unterhalb von 500 Mio. € als niedrig, zwischen 500 Mio. € und 1 Mrd. € als mittel und ab 1 Mrd. € als hoch eingestuft. 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 auf eine mögliche Ergebniswirkung werden im internen Kontrollsystem (IKS) überwacht. Die Bewertung der Dimensionen Eintrittswahrscheinlichkeit und mögliches Ausmaß beruht auf der in Tabelle [B.54](#) gezeigten Einteilung.

Die Quantifizierung pro Risiko- und Chancenkategorie im Lagebericht fasst die Einzelrisiken und -chancen pro Kategorie zusammen. Im Rahmen der Kategoriebeschreibungen werden wesentliche Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr begründet.

Aufgabe der Verantwortlichen für das Risiko- und Chancenmanagement ist es, neben der Erfassung und Bewertung 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 zur teilweisen oder vollständigen Umsetzung sind ebenfalls Maßnahmen notwendig. Grundsätzlich wird die Wirtschaftlichkeit der Maßnahmen vor ihrer Umsetzung bewertet. Die Entwicklung aller Risiken und Chancen aus den einzelnen Einheiten sowie die zugehörigen, eingeleiteten Maßnahmen werden kontinuierlich überwacht.

Das zentrale Konzernrisikomanagement berichtet die identifizierten Risiken und Chancen regelmäßig an Vorstand und Aufsichtsrat. Zusätzlich zur Regelberichterstattung gibt es für unerwartet auftretende Risiken eine konzerninterne Berichterstattungspflicht.

Eine Steuerung der Risiken findet im Unternehmen auf Ebene der Geschäftsfelder basierend auf Einzelrisiken statt. Übersteigt das Ausmaß eines Einzelrisikos die Höhe von 2 Mrd. €, so wird dieses Risiko im Lagebericht separat beschrieben. Soweit nicht anders dargestellt, erwartet der Konzern selbst bei gleichzeitigem Eintreten sämtlicher Einzelrisiken einer Risikokategorie keine Auswirkung in dieser Kategorie von über 3 Mrd. €.

Das **interne Kontrollsyste 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 vollständig erfasst und sachgerecht eliminiert werden;
- bilanzierungsrelevante und angabepflichtige Sachverhalte aus getroffenen Vereinbarungen erkannt und entsprechend abgebildet werden;
- Prozesse existieren, die die Vollständigkeit der Finanzberichterstattung gewährleisten;
- Prozesse zur Funktionstrennung sowie zum Vier-Augen-Prinzip im Rahmen der Abschlusserstellung bestehen und Autorisierungs- und Zugriffsregelungen bei relevanten IT-Rechnungslegungssystemen vorhanden sind.

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

Die **organisatorische Einbettung und Überwachung des Risikomanagements** erfolgt über die im Konzern etablierte Risikomanagementorganisation. Wie bereits im Abschnitt Risikomanagementsystem im Hinblick auf wesentliche und bestandsgefährdende Risiken beschrieben, werden von den Geschäftsfeldern, konzernweiten Funktionen und rechtlichen Einheiten turnusmäßig die konkreten Risiken 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 Risikodarstellung und -würdigung sowohl der wesentlichen und bestandsgefährdenden Risiken als auch der Kontroll- und Risikoprozesse im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess hat der Daimler-Konzern das GRMC eingerichtet. Es setzt sich aus Vertretern der Bereiche Finanzen & Controlling, Rechnungswesen, Recht und Compliance zusammen und wird vom Vorstand für Finanzen & Controlling und Daimler Financial Services geleitet. Die Interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein. Das Gremium befasst sich mit Grundsatzfragen sowie mit den nachfolgenden Aufgaben:

- Das GRMC definiert und gestaltet die Rahmenbedingungen hinsichtlich der Organisation, Methoden, Prozesse und Systeme, die für die Sicherstellung eines funktionsfähigen, konzernweiten und gesamtheitlichen Kontroll- und Risikomanagementsystems notwendig sind.
- Das GRMC überprüft regelmäßig die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit der installierten Kontroll- und Risikomanagementsprozesse. Dabei können Mindestanforderungen an die Ausgestaltung der Kontrollprozesse und des Risikomanagements vorgegeben sowie erforderliche und angemessene Korrekturmaßnahmen zur Beseitigung eventuell festgestellter Systemmängel oder -schwächen beauftragt werden.

Die Verantwortung für das operative Risikomanagement der bestandsgefährdenden Risiken sowie der Kontroll- und Risikomanagementsprozesse im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess verbleibt jedoch direkt in den Geschäftsfeldern, konzernweiten Funktionen und rechtlichen Einheiten. Die Maßnahmen des GRMC stellen sicher, dass relevante Risiken und gegebenenfalls bestehende Prozessschwächen im Rechnungslegungsprozess möglichst frühzeitig identifiziert und beseitigt werden.

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

Die **Überwachung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems** obliegt dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Die Interne Revision prüft, ob gesetzliche Rahmenbedingungen und konzerninterne Richtlinien für das Kontroll- und Risikomanagementsystem des Konzerns eingehalten werden. Bei Bedarf werden im Anschluss Maßnahmen in Kooperation mit dem jeweiligen Management initiiert. Der Wirtschaftsprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrühkennungssystem 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 näher beschrieben, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns haben können. Grundsätzlich erfolgt die Berichterstattung über Risiken und Chancen für die einzelnen Segmente. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die beschriebenen Risiken und Chancen alle 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 näher erläutert. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle [B.55](#) dargestellt.

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

Wie die Mehrzahl der Wirtschaftsforschungsinstitute erwartet Daimler für die **Weltwirtschaft** in 2015 eine leichte Beschleunigung des Wachstums. Der letztjährige Konjunkturverlauf ist im Kapitel »Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf« dieses Lageberichts ausführlich beschrieben; die Wachstumsannahmen für 2015 werden im »Prognosebericht« erörtert  vgl. S. 146.

Die volkswirtschaftlichen Risiken und Chancen sind an Annahmen und Prognosen über die **Gesamtentwicklung** der Einzelthemen gekoppelt. Insgesamt haben sich die volkswirtschaftlichen Risiken für das Geschäftsumfeld im Vergleich zum Vorjahr tendenziell eher leicht erhöht, und die Chancen für eine Verbesserung der Weltwirtschaft sind leicht gesunken.

Für die Entwicklung der **US-amerikanischen Wirtschaft** wird entscheidend sein, wie der weitere Ausstieg aus der expansiven Geldpolitik gelingt und ob Investoren und Konsumenten wie erhofft das Wachstumstempo beleben. Nach einer derart langen Phase mit extrem niedrigen Zinsen könnten Zinserhöhungen einen tief greifenden Effekt auf die wirtschaftliche Erholung haben und die Wachstumsdynamik schwächen. Dies gilt unter anderem auch für die Erholung des Immobilienmarktes. Die US-Notenbank (Fed) könnte zwar versuchen, geldpolitisch gegenzusteuer, allerdings hat sie wenig Gestaltungsspielraum, sodass die Wirksamkeit möglicher Maßnahmen begrenzt bliebe. Da der Daimler-Konzern insbesondere in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks einen beträchtlichen Teil seines Absatzes in den USA erzielt und sich eine solche geringere Wachstumsdynamik auch auf andere Regionen übertragen könnte, hätte ein solches Ereignis erhebliche Konsequenzen. Sollte es in den USA dagegen zu einer Investitionstätigkeit kommen, die dynamischer ist als bislang unterstellt, könnte sich erheblich kräftigeres Wachstum ergeben. Da damit auch vermehrte Beschäftigungs- und Einkommenseffekte verbunden wären, würde die Nachfrage in den automobilen Geschäftsfeldern davon profitieren.

Falls in den Ländern der **Europäischen Währungsunion** (EWU) die weiterhin notwendige Konsolidierung der öffentlichen Haushalte sowie die Reformbemühungen nicht weiter fortgesetzt werden sollten, könnte dies an den Finanzmärkten für erneute Unruhe sorgen, die Refinanzierungskosten über steigende Kapitalmarktzinsen erhöhen und somit die ohnehin fragile konjunkturelle Erholung gefährden. Weitere Auswirkungen könnte die zuletzt wieder aufgeflammte Diskussion um einen Austritt Griechenlands auslösen; diese könnte zu noch größerer Unsicherheit und Volatilität an den Finanzmärkten führen. Darüber hinaus birgt die extrem niedrige Inflationsrate ein weiteres Risiko: Ein dauerhafter und auf breiter Basis angelegter Preisrückgang würde die konjunkturelle Erholung der EWU erheblich gefährden und dafür sorgen, dass es für die hoch verschuldeten Länder der Eurozone noch schwieriger würde, die Finanzierbarkeit ihrer Schuldenlast sicherzustellen. Der europäische Markt ist für Daimler über alle Geschäftsfelder hinweg auch künftig von großer Bedeutung; für die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans ist dies weiterhin sogar der bedeutendste Absatzmarkt. Eine nur schwer einzuschätzende Chance ist in einer deutlich besseren wirtschaftlichen Entwicklung in der Eurozone zu sehen.

Sollten entgegen derzeitigen Erwartungen Länder wie Italien und Frankreich zügig und entschlossen Reformen auf den Weg bringen, könnte auch das Wirtschaftswachstum kräftiger ausfallen; dies käme der Investitionsentwicklung und der automobilen Nachfrage auf dem wichtigen europäischen Markt zugute.

Eine Risikoquelle für eine markante Wachstumseintrübung in **Japan**, nämlich der zweite Schritt der Mehrwertsteuererhöhung von 8 auf 10 %, der für Oktober 2015 geplant war, wurde bereits Ende 2014 durch die Verschiebung auf das Jahr 2017 beseitigt. Abgesehen davon könnten ein Scheitern der expansiven Geld- und Fiskalpolitik sowie fehlende Strukturreformen eine Wachstumsverlangsamung auslösen. Dies ist aber eher nur als ein regional begrenztes Risiko anzusehen. Eine Verlangsamung des Wirtschaftswachstums könnte eine verringerte Nachfrage nach Pkw und Lkw nach sich ziehen. Als Folge könnten die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks negativ betroffen sein, für die Japan einen wichtigen Absatzmarkt darstellt. Eine regional begrenzte Chance besteht in einer markanten Beschleunigung des Wirtschaftswachstums in Japan. Ursache hierfür könnte ein deutlicher Anstieg der Investitionstätigkeit sein, der sich unmittelbar als Folge der angestrebten Strukturreformen und der schon eingeleiteten expansiven Geld- und Fiskalpolitik ergeben könnte. An dieser positiven Entwicklung könnten die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks wiederum partizipieren.

Aufgrund der in den vergangenen Jahren deutlich gewachsenen Bedeutung ist in einem konjunkturellen Einbruch der **chinesischen Wirtschaft** ein erhebliches Risiko für die Weltwirtschaft zu sehen. Durch das extrem hohe Niveau der gesamtwirtschaftlichen Verschuldung und der Bauinvestitionen ist das Risiko einer abrupten Korrektur auf dem Immobilienmarkt oder einer Bankenkrise deutlich erhöht. Insbesondere für die Sparten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans, für die China inzwischen ein bedeutender Absatzmarkt ist, könnte hierdurch der angestrebte Absatzzuwachs geringer ausfallen. Hingegen sehen wir in einer noch kräftigeren Entwicklung der chinesischen Wirtschaft eine weitere Chance. Auslöser eines solchen Ereignisses wäre eine rasche Wirkung der Reformmaßnahmen, begleitet von einem anziehenden Konsum. Der höhere Zuwachs beim gesamtwirtschaftlichen Konsum bietet als Folge weitere Chancen für die oben genannten Geschäftsfelder.

B.55

Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Allgemeine Marktrisiken	mittel	hoch	Allgemeine Marktchancen	mittel
Risiken in Verbindung mit der Leasing- und Absatzfinanzierung	niedrig	niedrig	Chancen in Verbindung mit der Leasing- und Absatzfinanzierung	niedrig
Risiken aus dem Beschaffungsmarkt	mittel	hoch	Chancen aus dem Beschaffungsmarkt	niedrig
Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	mittel	hoch	Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	niedrig

Ein weiteres Risiko ist in einer neuerlichen Wachstumsabschwächung wichtiger **Schwellenländer** zu erkennen. Schon 2013 und 2014 enttäuschten insbesondere große Volkswirtschaften wie Russland, Brasilien und Indien, aber auch Länder wie Indonesien oder die Türkei entwickelten sich unterhalb ihrer Möglichkeiten. Eine Kombination aus schwachem Wachstum und hohen Zinsen erhöht das Risiko für einen Anstieg der Kreditausfälle, vor allem vor dem Hintergrund des teils markanten Kreditwachstums der vergangenen Jahre. Da Daimler in diesen Ländern jedoch entweder schon sehr aktiv ist beziehungsweise diese Märkte eine strategische Rolle spielen, wäre ein solches Ereignis risikobehaftet. Eine Chance ist in spürbaren Reformumsetzungen wichtiger Schwellenländer zu erkennen. Sollten strukturelle Reformen gerade in Ländern wie Indien, Russland und Brasilien schnell und konsequent angegangen werden, würden globale Kapitalzuflüsse in diese Länder wieder zunehmen und somit auch neue Wachstumsspielräume entstehen.

Mit dem **Konflikt zwischen Russland und der Ukraine** belastet seit 2014 ein zusätzliches Risiko die Entwicklung der Weltwirtschaft, das die makroökonomische Unsicherheit erhöht und sich negativ auf Geschäftsklima und Verbrauchertrauen auswirkt. Eine Eskalation der Krise und die daraus resultierende Verschärfung von Sanktionen und Gegensanktionen hätten massive negative Auswirkungen auf die Konjunktur vor allem in Europa, deren Ausmaß schwer abzuschätzen ist. Auch Auswirkungen auf den Ölpreis in Form einer höheren Risikoprämie sind denkbar und würden Stimmung und Nachfrage in erdölabhängigen Ländern belasten. Nicht abzusehen sind ferner die Folgen eines möglichen Zahlungsausfalls Russlands beziehungsweise des Nicht-Bedienens von fälligen Schulden.

Der Konflikt in **Syrien**, verstärkt durch die Offensive des »Islamischen Staates« (IS), gefährdet die Stabilität in der Region, vor allem auch im Nachbarland Irak. Auch wenn sich der Großteil der irakischen Ölproduktion außerhalb der von IS kontrollierten Regionen befindet, bleiben Sorgen über mögliche Störungen der irakischen Öllieferungen oder ein weiteres Übergreifen des bewaffneten Konflikts in Syrien. Sollten die Ölpreise infolge eines Angriffs auf die Ölförderanlagen abrupt steigen, könnte das die Erholung in fragilen Volkswirtschaften Europas oder in den USA gefährden und von Ölimporten abhängige Schwellenländer belasten. Auf den Aktienmärkten wären die Effekte ebenfalls spürbar, was Investitionen und Verbrauchertrauen auf breiter Basis untergraben könnte. Sollten die Ölpreise allerdings für längere Zeit auf so niedrigen Niveaus bleiben, verbindet sich damit für die Weltwirtschaft aufgrund des Kaufkraftgewinns in Summe eine beträchtliche Wachstumschance.

Des Weiteren könnte eine zu rasche Zinserhöhung in den USA sich nicht nur dort negativ auswirken, sondern auch in den anfälligen Schwellenländern für einen erneuten »Ausverkauf« an den Aktienmärkten sorgen. Schon im Jahresverlauf 2014 hatte das Zurückfahren von Anleihekäufen der amerikanischen Notenbank für Unruhen an den Finanzmärkten gesorgt. Die Langfristzinsen zogen an, und in den Schwellenländern kam es zu Kapitalabflüssen und Währungsabwertungen. Daraus resultierte ferner in einigen Ländern ein zusätzlicher Inflationsdruck, der in Verbindung mit einer restriktiveren Zinspolitik den Wachstumsspielraum eindämmte. Käme es im Zuge der möglichen Verringerung der Liquidität in den USA im Jahr 2015 zu noch deutlicheren Auswirkungen, könnte dies über die

beschriebene Wirkungskette die gesamtwirtschaftlichen Zuwachsraten gerade in den Schwellenländern merklich verringern. Die höhere Volatilität an den Finanzmärkten würde zudem das Vertrauen von Investoren und Konsumenten dämpfen und somit auch die globale Konjunktur beeinträchtigen. Außerdem könnten Spannungen aufgrund der Volatilität der Wechselkurse und möglicher Manipulationen zur Wahrung der globalen Wettbewerbsfähigkeit zu einem Anstieg **protektionistischer Maßnahmen** und einer Art »Abwertungsrennen« führen. Dies würde den Welthandel deutlich belasten und künftiges Wachstum gefährden.

Allgemeine Marktrisiken und -chancen. Risiken und Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung auf den Automobilmärkten sind maßgeblich durch die in den vorhergehenden Absätzen beschriebene konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft beeinflusst.

Die Bewertung **marktwirtschaftlicher Risiken und Chancen** ist an Annahmen und Prognosen über die Gesamtmarktentwicklung in den einzelnen Regionen gekoppelt. Die potenziellen Auswirkungen der Risiken auf die Absatzentwicklung des Daimler-Konzerns werden in Risikoszenarien erfasst. Die Gefahr sich schlechter entwickelnder Märkte oder sich verändernder Marktbedingungen, insbesondere aufgrund des makroökonomischen Umfelds sowie politischer oder wirtschaftlicher Unsicherheiten, besteht grundsätzlich für alle Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns. Unterschiede zwischen den Geschäftsfeldern gibt es lediglich aufgrund der teilweise abweichenden regionalen Schwerpunkte in der Tätigkeit der einzelnen Segmente. Märkte und Wettbewerber werden kontinuierlich analysiert und überwacht; gegebenenfalls werden spezifische Marketing- und Vertriebsprogramme aufgesetzt. Infolge des Wettbewerbsdrucks auf den Automobilmärkten werden die Produktions- und Kostenstrukturen laufend an sich verändernde Rahmenbedingungen angepasst. Für alle Geschäftsfelder sind klare Strategien formuliert. Jedes Geschäftsfeld verfolgt dabei konsequent das Ziel, profitabel zu wachsen und die Effizienz zu steigern.

Aufgrund der zum Teil angespannten **wirtschaftlichen Lage einiger Händler und Fahrzeugimporteure** könnten Unterstützungsleistungen notwendig werden. Diese würden die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der automobilen Geschäftsfelder belasten. Daher wird die finanzielle Lage strategisch relevanter Händler und Fahrzeugimporteure kontinuierlich überwacht.

Zusätzlich zu diesen segmentübergreifenden Themen gibt es segmentspezifische Risikofelder. Hierzu gehören in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks der **zunehmende Wettbewerbs- und Preisdruck**. Wechsel im Rahmen eines Produktlebenszyklus bergen bezüglich der erwarteten Absatzvolumina die Gefahr negativer Volumeneffekte. Zudem 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. Gleichermaßen gilt in geringerem Umfang entsprechend für das Absatzvolumen der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses.

Je nach Ausprägung des regionalen Absatzes werden unterschiedliche Maßnahmen ergriffen, um absatzschwächere Märkte zu unterstützen. Hierzu gehören beispielsweise die Nutzung neuer Vertriebskanäle, Maßnahmen zur Stärkung des Markenbewusstseins und der Markentreue sowie Verkaufs- und Marketingaktionen. Diese Maßnahmen werden auch auf die Absicherung der Geschäfte im Bereich After Sales angewendet. Zudem setzt Daimler unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein. Diese Programme umfassen finanzielle Anreize für Kunden. Entsprechende Maßnahmen zur Unterstützung des Segmentabsatzes würden sich nachteilig auf die erwarteten Erträge auswirken.

Weitere Risiken und Chancen bei Mercedes-Benz Cars betreffen die **Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte**. 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 allgemeiner Marktentwicklungen eine negative beziehungsweise positive Abweichung von den Annahmen eintreten, besteht das Risiko schlechterer beziehungsweise die Chance besserer Fahrzeugrestwerte von Gebrauchtwagen. 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.

Da die Zielerreichung des Geschäftsfelds Daimler Financial Services eng mit dem Geschäftsverlauf der automobilen Geschäftsfelder verbunden ist, spiegeln sich bestehende **Volumenrisiken und -chancen** auch im Segment Daimler Financial Services wider. Daimler Financial Services beteiligt sich in diesem Zusammenhang an Marketingaufwendungen, insbesondere für Werbemaßnahmen in den Medien.

Grundsätzlich besteht auch die Möglichkeit, dass sich der Gesamtmarkt oder regionale Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie besser entwickeln, als in den internen Prognosen, die der Zielplanung des Unternehmens zugrunde liegen, angenommen wird. Hierzu zählen positive Abweichungen von Planungsprämissen, zum Beispiel indem geplante absatzfördernde Maßnahmen nicht ausgeschöpft werden müssen. Weitere Chancen können durch den Aufbau zusätzlicher Produktionskapazitäten in den Geschäftsfeldern erreicht werden. Die bestehenden **Marktchancen** der Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns können nur genutzt werden, wenn die Produktion hierauf ausgerichtet und die Lücken zwischen Nachfrage und Angebot rechtzeitig erkannt und abgedeckt werden können. Es könnte hierfür nötig sein, den Produktionsumfang zu erhöhen. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars sieht die Möglichkeit einer Marktchance für den Absatz von weiteren Fahrzeugen unterschiedlicher Baureihen. Durch eine verbesserte Marktentwicklung oder eine Veränderung der Rahmenbedingungen im Markt existiert im Segment Daimler Trucks die Möglichkeit höherer Absätze an Fahrzeugen. Weitere Marktchancen werden auch durch Daimler Buses erkannt. Die durch den Daimler-Konzern initiierten Maßnahmen zur Nutzung des Chancenpotenzials umfassen eine Kombination aus dezentralen Vertriebs- und Marketingaktionen und zentraler, strategischer Produkt- und Kapazitätsplanung.

Die Risikosituation, bezogen auf allgemeine Marktrisiken, ist im Vergleich zum Vorjahr bei Ausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit unverändert. Aufgrund der Realisierung von im Vorjahr angegebenen Chancen im Rahmen der aktuellen Geschäftstätigkeit wird das Ausmaß der Chancen im Vergleich zum Vorjahr etwas geringer eingestuft.

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 von Konzernprodukten oder das Leasing. Die daraus resultierenden Risiken für das Segment Daimler Financial Services liegen vor allem in einer Verschlechterung der Kreditqualität der Kreditnehmer, sodass Forderungen aufgrund der Zahlungsunfähigkeit von Kunden ganz oder teilweise uneinbringlich werden (**Adressenausfall- oder Kreditrisiko**). Daimler begegnet den Kreditrisiken mit entsprechenden Marktanalysen, Bonitätsprüfungen auf Basis standardisierter Scoring- und Ratingverfahren und Besicherungen der Forderungen. Sonstige Risiken im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft betreffen mögliche höhere **Refinanzierungskosten** infolge von Zinsänderungen. Bei einer Anpassung der Kreditkonditionen für Kunden im Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft aufgrund höherer Refinanzierungskosten können sich das Neugeschäft und das Vertragsvolumen von Daimler Financial Services und auch der Absatz der automobilen Geschäftsfelder verringern. Risiken und Chancen ergeben sich zudem aus einer **nicht 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. Darüber hinaus resultieren aus dem Leasinggeschäft die in den Risiken zur Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte beschriebenen **Restwertrisiken** für die automobilen Geschäftsfelder.

Beschaffungsmarktrisiken und -chancen. Die Konzernrisiken auf der Beschaffungsseite ergeben sich für die automobilen Geschäftsfelder insbesondere aus den Preisschwankungen bei Rohstoffen. Daneben bestehen in geringerem Umfang Risiken aus der Abhängigkeit von bestimmten Materialien sowie aus Kapazitätsgpässen durch den Ausfall von Lieferanten. Insgesamt hat sich das Ausmaß der Risiken in Bezug auf den Beschaffungsmarkt insbesondere infolge möglicher Verteuerungen der Rohmaterialpreise von »mittel« auf »hoch« verändert. Chancen auf den Rohmaterialmärkten werden wie im Vorjahr nur in geringem Umfang erwartet.

Die **Rohmaterialpreise** entwickelten sich im Geschäftsjahr 2014 insgesamt uneinheitlich und waren von hoher Volatilität geprägt. Aufgrund von weitestgehend unveränderten makroökonomischen Rahmenbedingungen erwarten wir in naher Zukunft Preisschwankungen mit unsicheren und uneinheitlichen Trends. Auf der einen Seite gehen markante Einflüsse auf die Rohstoffmärkte von politischen Krisen und Unsicherheiten – verbunden mit möglichen Versorgungsgängen – sowie von der volatilen Nachfrage nach vereinzelten Rohmaterialien aus. Auf der anderen Seite wirken sowohl die spürbar gerin gere Dynamik der chinesischen Industrie als auch das bislang erneut leicht unterdurchschnittliche Wachstum der Weltwirtschaft entgegen. Generell sind der Weitergabe der Rohstoff- und Materialverteuerungen über höhere Preise für die hergestellten Fahrzeuge enge Grenzen gesetzt, da auf den internationalen Automobilmärkten ein ausgeprägter Konkurrenzdruck herrscht.

Ein drastischer Anstieg der Rohstoffpreise wäre zumindest temporär mit einer beträchtlichen konjunkturellen Wachstums einbuße verbunden.

Daimler begegnet den Risiken auf der Beschaffungsseite weiterhin mit einem gezielten Material- und Lieferantenrisikomanagement. Im Rahmen des Materialmanagements versuchen wir unter anderem, durch technologische Fortschritte die **Abhängigkeiten von einzelnen Materialien** zu reduzieren. Gegen die Volatilität bei Rohstoffpreisen sichert sich der Daimler-Konzern durch den Abschluss von Laufzeitverträgen ab, die kurzfristige Risiken für die Materialversorgung sowie Effekte aus den Preisschwankungen besser kalkulierbar machen. Darüber hinaus nutzt der Konzern in geringem Umfang für den Bezug bestimmter Metalle derivative Finanzinstrumente, die zweckgerichtet zur Reduzierung der Preisschwankungen eingesetzt werden.

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.

Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen. Auch gesetzliche und politische Rahmenbedingungen haben einen nicht unerheblichen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg von Daimler. Dabei spielen insbesondere die **Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsbestimmungen** für Fahrzeuge eine wichtige Rolle. Um die vielfältigen und weltweit oftmals divergierenden Regelungen einzuhalten, sind erhebliche Anstrengungen seitens der Automobilindustrie erforderlich. Wir erwarten, dass wir in Zukunft einen noch höheren Anteil des Forschungs- und Entwicklungsbudgets für die Erfüllung dieser Anforderungen aufwenden werden. Die Wahrscheinlichkeit für das Eintreten eines Risikos hat sich im Vergleich zum Vorjahr von »niedrig« auf »mittel« erhöht; das Ausmaß der Risiken wird unverändert als »hoch« eingeschätzt.

Viele Länder haben bereits strengere **Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten** von Fahrzeugen erlassen oder bringen entsprechende Gesetzesvorgaben aktuell auf den Weg.

Im Segment **Mercedes-Benz Cars** bestehen dabei insbesondere Risiken im chinesischen Markt. Die chinesischen Behörden haben für 2015 einen Flottendurchschnittsverbrauch von 6,9 l/100 km (ca. 160 g CO₂/km) als durchschnittliches Industrieziel für Neuwagen definiert. Für den Zeitraum 2016 bis 2020 wurde das Gesetzgebungsverfahren noch nicht abgeschlossen. Bei einer Überschreitung der Flottenziele droht die Verweigerung der Neuzulassung von Fahrzeugen. Für das Jahr 2020 wurde ein neues, anspruchsvolles Ziel für die Industrie im Durchschnitt von 5,0 l/100 km (ca. 117 g CO₂/km) durch den aktuellen Fünfjahresplan vorgegeben; die konkrete Ausgestaltung dieses Ziels ist in der letzten Phase des Gesetzgebungsprozesses.

Auch in der Europäischen Union bestehen anspruchsvolle Regelungen zum CO₂-Ausstoß von Neufahrzeugen. Für 2015 wird nach einer Übergangszeit für die gesamte europäische Neufahrzeugflotte ein CO₂-Flottendurchschnittswert von 129 g CO₂/km vorgeschrieben. Der relevante Grenzwert für Daimler hängt vom Portfolio der von Daimler in der Europäischen Union verkauften Fahrzeuge ab und wird vom Gewicht der Fahrzeuge abgeleitet. Für 2020 ist ein CO₂-Flottendurchschnittswert von 95 g CO₂/km zu erreichen. Dies ist nach einjähriger Übergangsphase erstmalig im Jahr 2021 für 100 % der Flotte verbindlich. Bei einer Überschreitung der sich daraus ergebenden Daimler-Flotten-Zielwerte wären Abgaben zu zahlen. Zusätzlich besteht durch die geplante Ablösung des NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) durch die WLTP (Worldwide harmonized Long vehicles Test Procedures) eine Unsicherheit, da weder Einführungstermine noch sämtliche Randbedingungen des neuen Testzyklus noch eine Fortschreibung des Flottenziels final festgelegt sind. Nach heutigem Kenntnisstand wird der WLTP die CO₂-Zielerreichung ab 2020 erschweren.

In Deutschland gibt es zudem Überlegungen, die Besteuerung von Dienst- beziehungsweise Firmenwagen in Abhängigkeit von den Emissionen auszugestalten. Flottenkunden könnten dann auf kleinere, verbrauchsärmere Fahrzeuge ausweichen.

Die Treibhausgas- beziehungsweise Verbrauchsgesetzgebung in den USA sieht vor, dass die US-Neuwagenflotte im Jahr 2025 durchschnittlich nur noch 163 g CO₂/Meile (circa 100 g CO₂/km) emittieren darf. Diese neuen Vorgaben erfordern ab dem Modelljahr 2017 eine durchschnittliche Reduktion der CO₂-Emissionen von jährlich 5 % bei den Pkw und anfänglich 3,5 % bei den SUVs und Pickups, für die damit bis 2022 ein etwas geringerer Anspannungsgrad gilt. Das trifft die deutschen Premiumhersteller und damit auch das Segment Mercedes-Benz Cars stärker als zum Beispiel die amerikanischen Hersteller. So können aufgrund einer weiterhin starken Nachfrage nach großen, leistungsstarken Motoren in den USA und auch in Kanada monetäre Strafen nicht ausgeschlossen werden.

In zahlreichen weiteren Ländern existieren ähnliche Gesetze oder sind derzeit in Vorbereitung, beispielsweise in Japan, Südkorea, Indien, Kanada, der Schweiz, Mexiko, Saudi-Arabien, Brasilien und Australien.

Daimler berücksichtigt diese Zielvorgaben in den Produktplanungen. Die zunehmend anspruchsvolleren Zielsetzungen erfordern signifikante Anteile von Plug-in-Hybriden oder anderen elektrifizierten Antrieben. Der Markterfolg dieser Antriebskonzepte wird maßgeblich vom regionalen Marktumfeld mitbestimmt, beispielsweise von der Ladeinfrastruktur und von Fördermaßnahmen. Da das Marktumfeld nicht sicher vorhergesagt werden kann, verbleibt ein Restrisiko.

Nach der EU-Richtlinie 2006/40/EG erhalten seit dem 1. Januar 2011 nur diejenigen Fahrzeuge eine Typgenehmigung, deren Klimaanlagen mit einem **Kältemittel** befüllt sind, das bestimmte Kriterien hinsichtlich Klimafreundlichkeit erfüllt. Für die Einführung in jedes Neufahrzeug sieht die Richtlinie einen Einführungszeitraum bis zum 31. Dezember 2016 vor. Mercedes-Benz Cars hatte für seine neuen Fahrzeugmodelle ursprünglich den frühestmöglichen Einsatz des entsprechenden Kältemittels (R1234yf) geplant und wollte daher diesen Übergangszeitraum nicht nutzen. Aufgrund der im Sommer 2012 von Mercedes-Benz Cars identifizierten Sicherheitsrisiken verwendet Daimler derzeit das neue Kältemittel nicht und arbeitet an der Entwicklung von sicheren Alternativen. Derzeit geht der Konzern nicht davon aus, dass sich hieraus wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben.

Strenge Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen sind auch für das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** mit Risiken behaftet. So sind für die schweren Nutzfahrzeuge in Japan im Jahr 2006 und in den USA im Jahr 2011 Gesetze zur Reduzierung von Treibhausgasen und Kraftstoffverbrauch verabschiedet worden. China hat einen Gesetzesentwurf vorgelegt, der voraussichtlich ab 2015 auch die Exporte dorthin treffen wird und zusätzlichen Aufwand erfordert. Die Europäische Kommission arbeitet zurzeit an einem Messverfahren zur Erfassung des CO₂-Ausstoßes von schweren Nutzfahrzeugen, das voraussichtlich ab 2017 anzuwenden sein wird. Wir müssen davon ausgehen, dass die gesetzlichen Vorgaben in einigen Ländern schwer zu erfüllen sein werden. Auch für die leichten Nutzfahrzeuge sind sehr anspruchsvolle CO₂-Emissionsvorschriften geplant beziehungsweise beschlossen, die vor allem langfristig eine Herausforderung für das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans**, das im Wesentlichen das schwere Segment der N1-Fahrzeuge bedient, darstellen. So darf die europäische Flotte der N1-Fahrzeuge im Durchschnitt ab 2017 nicht mehr als 175 g CO₂/km und ab 2020 nicht mehr als 147 g CO₂/km emittieren, ansonsten können Strafzahlungen nicht ausgeschlossen werden.

Aufgrund seiner von jeher starken Fokussierung auf Fahrzeugsicherheit erwartet Daimler derzeit keine zusätzlichen Risiken aus den weltweit gesetzlich vorgeschriebenen **Sicherheitsvorschriften**.

Zusätzlich zu Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsbestimmungen nehmen in Städten und Ballungszentren der Europäischen Union und anderer Regionen der Welt **verkehrs-politische Restriktionen** zur Bekämpfung von Staus, Lärm und Emissionen an Bedeutung zu. Drastische Maßnahmen wie generelle Zulassungsbeschränkungen, beispielsweise in Peking, Guangzhou und Shanghai, werden zunehmend angewandt und können die Absatzentwicklung insbesondere in den Wachstumsmärkten dämpfen. In europäischen Städten erhöhen zunehmende Maßnahmen wie Einfuhrbeschränkungen und Straßenbenutzungsgebühren den Druck auf eine Reduzierung des Individualverkehrs. Daraus erwächst Nachfrage nach Mobilitätsdienstleistungen einschließlich Carsharing-Dienste. Um die sich daraus ergebenden Chancen zu nutzen, ist Daimler mit Mobility Services (unter anderem car2go, moovel) 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** beeinträchtigt werden, falls nicht die Europäische Union im Gegenzug gleichwertige Abkommen mit den entsprechenden Märkten abschließt.

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. Insbesondere in China und in den Märkten der Entwicklungs- und Schwellenländer stellen wir zunehmend Tendenzen fest, Importe zu begrenzen oder zumindest die Steigerungsraten abzuschwächen und mithilfe von **industriepolitischen Maßnahmen** Investitionen ins Land zu holen. Im Weiteren ist auch eine Tendenz zur Verschärfung des regulatorischen Umfelds im Allgemeinen und insbesondere auch im Wettbewerbsrecht zu beobachten.

Daimler hat die lokale Wertschöpfung erhöht, um sich den industriepolitischen Rahmenbedingungen anzupassen, und damit rechtzeitig die Weichen gestellt. Weiterhin ergeben sich aus der zunehmenden Marktnähe der Produktionsstandorte unter Berücksichtigung unter anderem logistischer Vorteile Chancen in der Potenzialausschöpfung der Märkte.

Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die unternehmensspezifischen Risiken und Chancen des Daimler-Konzerns eingegangen. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle **B.56** 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 Diesel-Hybrid- und Elektrofahrzeuge, sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität von zentraler Bedeutung. Aufgrund der steigenden technischen Komplexität, des kontinuierlich wachsenden Umfangs an zu erfüllenden Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsanforderungen und des Unternehmensanspruchs, die Qualitätsstandards des Daimler-Konzerns einzuhalten und stetig zu erhöhen, unterliegt die Erstellung der Produkte in den automobilen Geschäftsfeldern Produktions- und Technologierisiken.

Das Spannungsfeld aus Vorgaben, Komplexität und Qualität kann zu höheren Mitteleinsätzen und damit auch zu einer nachteiligen Wirkung auf die Profitabilität der automobilen Geschäftsfelder führen. Entsprechende Risiken sind beispielsweise Kosten von **Entwicklungsleistungen**, die später nicht direkt in ein Endprodukt einfließen könnten, falls die Lösung für den Kunden nicht optimal nutzbar wäre oder sich als nicht vermarktungsfähig erweisen würde.

Zudem ist die **Neueinführung von Produkten** in der Regel mit hohen Investitionen verbunden und kann in der Anlaufphase zu einer kurzfristigen Verringerung des Produktionsniveaus führen. Zur Erreichung des sehr hohen Qualitätsniveaus, eines der wesentlichen Entscheidungsmerkmale der Kunden für die Produkte des Daimler-Konzerns, ist es notwendig, dass Investitionen in neue Produkte und Technologien fließen, die teilweise über den eigentlich geplanten Umfang hinausgehen. Diese Kostenabweichung würde sich dann entsprechend auf die erwarteten Erträge bei der Einführung einer neuen Baureihe oder Produktgeneration auswirken. Hierzu sind die automobilen Geschäftsfelder betroffen, die aktuell ein Produkt einführen beziehungsweise eine Produkteinführung geplant haben, gegebenenfalls in Abhängigkeit von bestimmten regionalen Rahmenbedingungen.

Es besteht auch prinzipiell die Gefahr, dass aufgrund von Problemen oder Ausfällen bei **Produktions- oder Fabrikanlagen** das Produktionsniveau nicht auf dem geplanten Stand gehalten werden kann und folglich Kosten entstehen. Entsprechende Risiken bestehen vorrangig im Segment Mercedes-Benz Cars. Für die entsprechenden Anlagen werden präventiv Ersatzteile vorgehalten.

Zudem müssen Produktkomponenten zum richtigen Zeitpunkt verfügbar sein. Entsprechende Engpässe könnten auch durch Unterbrechungen in der Zulieferkette erzeugt werden. Zur Vermeidung von **Engpasssituationen** wird Wert darauf gelegt, dass die Produktionsanlagen regelmäßig gewartet werden und 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. Über eine kontinuierliche Modernisierung der Produktionsanlagen sollen entsprechende Risiken vermieden werden.

Garantie- und Kulanzansprüche könnten auftreten, wenn die Qualität der Produkte der automobilen Geschäftsfelder nicht den Anforderungen der Kunden entspricht, eine Vorschrift nicht vollständig eingehalten wird oder die Unterstützung bei Problemen und der Pflege der Produkte nicht in der benötigten Form erfüllt werden kann. Der Daimler-Konzern arbeitet stetig und intensiv daran, die Produktgüte bei gleichzeitig wachsender Produktkomplexität auf einem sehr hohen Niveau zu halten, um die Gefahr von korrigierenden Maßnahmen am Endprodukt zu vermeiden und damit dem Kunden das bestmögliche Produkt zu liefern. Zudem sind im Daimler-Konzern Prozesse implementiert, die fortwährend die Kundenmeinung über getätigte Unterstützungsleistungen einholen, um das Serviceangebot und die Kundenzufriedenheit kontinuierlich zu verbessern.

Die Produktions- und Technologierisiken haben aufgrund präventiver Maßnahmen weiterhin eine geringe Eintrittswahrscheinlichkeit. Sie bewegen sich aber aufgrund der stetig hohen Anzahl an Produktneueinführungen bezogen auf das Ausmaß auf einem gleichbleibenden Niveau.

Innovationen und Technologiechancen zur fortschrittlichen und zukunftsfähigen Gestaltung der Produktpalette fließen in die strategische Produktplanung der automobilen Geschäftsfelder ein. Im Rahmen eines kontinuierlichen Prozesses wird stetig geprüft, ob das Produktionsniveau über Schichtmodelle, den weltweiten Produktionsverbund, Investitionsvorhaben oder eine Flexibilisierung der Produktionsanlagen erhöht werden kann. Die im Vorjahr berichteten Chancen und in diesem Zuge geplanten Maßnahmen zur Optimierung der Auslastung der Produktionskapazitäten wurden realisiert und wirken sich weiterhin positiv im Rahmen der Produktion aus.

B.56

Unternehmensspezifische Risiken/Chancen

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

Informationstechnische Risiken und Chancen. Bei der Abwicklung der Geschäftsprozesse spielt die Informations-technologie eine entscheidende Rolle. Informationen aktuell, vollständig und korrekt vorzuhalten und auszutauschen ist für ein globales Unternehmen wie Daimler von zentraler Bedeutung. Hierfür müssen dem Schutzbedarf der Informationen entsprechend gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur betrieben werden. Risiken, die im Schadensfall eine Unterbrechung der Geschäftsprozesse aufgrund von IT-System-Ausfällen zur Folge haben oder den Verlust und die Verfälschung von Daten verursachen könnten, werden deshalb über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg identifiziert und bewertet. Daimler hat geeignete Maßnahmen definiert, damit Risiken vermieden oder mögliche Schäden begrenzt werden können. Diese Maßnahmen werden laufend an die sich verändernden Umstände angepasst. Zum Beispiel minimiert der Konzern potenzielle Störungen der betrieblichen Abläufe in den Rechenzentren durch Maßnahmen wie gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenhaltung, ausgelagerte Archivierung, Hochverfügbarkeitsrechner sowie entsprechende Notfallpläne. Ein IT Security Operations Center koordiniert potenzielle Gefährdungen durch Cyber-Kriminalität und Hacker-Angriffe. Den wachsenden Anforderungen an Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit der Daten begegnet Daimler mit vielfältigen präventiven und korrektriven Maßnahmen. Trotz aller Vorkehrungen können Störungen in der Informationstechnologie und dadurch negative Auswirkungen auf die Geschäftsprozesse nicht vollständig ausgeschlossen werden. Ausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit der IT-Risiken sind im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Personalrisiken und -chancen. Der Erfolg des Daimler-Konzerns ist wesentlich von seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und deren Know-how abhängig. Täglich bringen sie sich mit ihren Vorstellungen und Ideen in die jeweiligen Tätigkeiten und Arbeitsprozesse ein und tragen damit wesentlich zu Verbesserungen und Innovationen bei.

Zur Unterstützung dieser Prozesse hat der Daimler-Konzern ein **Ideenmanagement** etabliert, über das Verbesserungsvorschläge und Ideen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eingebracht werden können. Die zielgerichtete Verarbeitung der eingehenden Informationen in das betriebliche Vorschlagswesen und die Übernahme geeigneter Ideen in einen Bewertungsprozess durch Gutachter und Prozesseigner wird über das etablierte IT-System »idee.com« unterstützt. Hierdurch soll eine systematische und dauerhafte Förderung von Ideen und Verbesserungsvorschlägen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erfolgen.

Zudem schaffen Arbeitsgruppen Prozesse und Instrumente, die neue Geschäftsideen erzeugen und die bereichsübergreifende Zusammenarbeit etablieren. Im Themenfeld **Business Innovation** besteht in diesem Zusammenhang eine Online-Community, in der Vorschläge zur Diskussion gebracht werden, die alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bewerten und weiterentwickeln können.

Der Wettbewerb um hoch qualifizierte Mitarbeiter und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen Daimler tätig ist, jedoch nach wie vor sehr stark. Der künftige Erfolg hängt auch davon ab, inwiefern es gelingt, Führungskräfte, Ingenieure und anderes Fachpersonal einzustellen, zu integrieren und dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Die etablierten Personalinstrumente berücksichtigen solche bestehenden Personalrisiken, tragen zu einer gezielten Nachwuchs- und Know-how-Sicherung bei und stellen gleichzeitig die Transparenz über die Ressourcen sicher. Ein Schwerpunkt des Personalmanagements liegt in der zielgerichteten Personalentwicklung und Weiterbildung der Belegschaft des Unternehmens. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter profitieren dabei unter anderem von den Angeboten der Daimler Corporate Academy und der Transparenz, die durch das weltweit einheitliche Performance- und Potenzialmanagementsystem LEAD geschaffen wird. Die demografische Entwicklung zwingt das Unternehmen zudem, mit den Veränderungen durch eine älter werdende Belegschaft umzugehen und einen qualifizierten Fach- und Führungskräftenachwuchs zu sichern. Dies wird durch Maßnahmen im Generationenmanagement adressiert. Eine segmentierte Beurteilung des Personalrisikos wird nicht vorgenommen, da sich die beschriebenen Risiken nicht fokussiert auf ein bestimmtes Geschäftssegment beziehen, sondern segmentübergreifende Gültigkeit haben. 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. Die Kategorie der Personalrisiken steigt aufgrund anstehender Tarifverhandlungen im Vergleich zum Vorjahr in Ausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit.

Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen. Die Zusammenarbeit mit Partnern in Beteiligungen (assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten) und Kooperationen ist für Daimler von zentraler Bedeutung. Neben einem besseren Zugang zu Wachstumsmärkten und neuen Technologien dienen die Beteiligungen und Kooperationen der Nutzung von Synergieeffekten und der Verbesserung von Kostenstrukturen, um dem Wettbewerbsdruck in der Automobilindustrie erfolgreich zu begegnen.

An den Risiken und Chancen der Beteiligungen partizipiert der Daimler-Konzern grundsätzlich entsprechend seiner jeweiligen Anteilsquote. Die möglichen Risiken umfassen unter anderem negative wirtschaftliche Entwicklungen oder einen zeitlich verzögerten Aufbau von Entwicklungs- und Produktionsstrukturen bei den Beteiligungen und Kooperationen, wodurch die Wachstumsziele der betroffenen Segmente beeinträchtigt werden könnten. Risiken bei Beteiligungen bestehen bei den Segmenten Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks sowie Mercedes-Benz Vans. Diese unterliegen einem kontinuierlichen Überwachungsprozess, um die Beteiligungen bei Bedarf zeitnah zu unterstützen und deren Profitabilität sicherzustellen. Auch die Werthaltigkeit der Investitionen wird laufend überwacht.

Insbesondere der Aufbau von Produktionskapazitäten und der Erwerb von Beteiligungen auf dem chinesischen Markt sind aufgrund der unsicheren Marktentwicklung risikobehaftet. Zur Steuerung dortiger Qualitätsrisiken dient die Etablierung effizienter Produktionsprozesse. Zudem müssen Abhängigkeiten zwischen Vertragspartnern sowie mögliche Veränderungen der politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen in China in die lokalen Entscheidungsprozesse miteinbezogen werden. Aufgrund der angespannten Situation in Russland und der Ukraine widmet sich der Daimler-Konzern betroffenen Beteiligungen und Kooperationen ebenfalls mit erhöhter Aufmerksamkeit.

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 **A B.57** dargestellt.

Im Grundsatz können die den finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen zugrunde liegenden operativen und finanziellen konzernweiten Risikovolumina (Exposures) in symmetrische und asymmetrische Risiko- und Chancen-Profile unterschieden werden. Bei den symmetrischen Risiko- 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, Zins-sätzen, 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 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 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 Währungs-Exposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurserwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermingeschäften und -optionen, schrittweise ab und begrenzt hierdurch gleichzeitig Risiken und Chancen. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken und -chancen in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundenen Netto-Vermögens und deren Erträge und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern in der Regel nicht absichert.

B.57

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 im Zusammenhang mit Pensionsplänen	niedrig	hoch	Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen	hoch
Risiken aus Ratingveränderungen	niedrig	niedrig	Chancen aus Ratingveränderungen	niedrig

Zinsänderungsrisiken und -chancen. 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 Zins-swaps und Forward Rate Agreements werden mit dem Ziel eingesetzt, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passivstrukturen (Asset-/Liability-Management) zu erreichen.

Aktienkursrisiken und -chancen. Daimler besitzt zum 31. Dezember 2014 ausschließlich Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden (vor allem Nissan und Renault) oder at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden (im Wesentlichen BAIC Motor und Kamaz). Diese Anlagen bezieht der Konzern nicht in eine Marktanalyse ein. 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« 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 Lieferantenriskomanagement. In geringem Umfang werden für den Bezug bestimmter Metalle auch derivative Finanzinstrumente eingesetzt mit dem Ziel, die Marktpreisrisiken zu reduzieren.

Liquiditätsrisiken. Aufgrund der aktuellen Kapitalausstattung und der vorhandenen Refinanzierungsmöglichkeiten verzichten wir in Tabelle [B.57](#) auf die Darstellung der Liquiditätsrisiken.

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 137](#) 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 von Konzerngesellschaften oder Kunden sowie Kapitalanlagen bei Tochtergesellschaften oder Joint Ventures 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.

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](#).

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 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 festverzinslichen Wertpapiere der Planvermögen haben zum weitaus überwiegenden Teil ein Investment-Grade-Rating; darunter befindet sich ein hoher Anteil an Staatsanleihen sehr guter Bonität. Weitere Informationen zu den Pensionsplänen und ihren Risiken finden sich in [Anmerkung 22](#) des Konzernanhangs.

Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen. Die Ratingagenturen Standard & Poor's Ratings Services, Moody's Investors Service, Fitch Ratings und DBRS bewerten die Kreditwürdigkeit von Daimler. Risiken und Chancen liegen in möglichen Herab- oder Heraufstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Credit Ratings. Dabei können sich Herabstufungen 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 und rechtliche Risiken

Weiterhin ist der Konzern Risiken aus Garantien und rechtlichen Risiken ausgesetzt. Er bildet hierfür Rückstellungen, wenn und soweit seine Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimbar ist.

Risiken aus Garantien. Aus der Begebung von Garantien resultieren Haftungsrisiken für den Konzern. So ist Daimler am Mauterhebungssystem für Nutzfahrzeuge in Deutschland beteiligt, das Autobahngebühren bei Nutzfahrzeugen erfasst. Der Betrieb des elektronischen Mauterhebungssystems erfolgt durch die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH, an der Daimler 45% der Anteile hält und die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wird. Zusätzlich zur Konsortialmitgliedschaft und zur Kapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH resultieren Risiken aus Garantien, die der Konzern mit den anderen Konsortialpartnern von Toll Collect (Deutsche Telekom AG und Cofiroute S.A.) für Verpflichtungen der Toll Collect GmbH gegenüber der Bundesrepublik Deutschland im Zusammenhang mit dem Mautsystem sowie im Zusammenhang mit einer Call-Option der Bundesrepublik Deutschland übernommen hat. Eine Inanspruchnahme dieser Garantien könnte entstehen, falls technisch bedingt Mautgebühren ausfallen, bestimmte vertraglich definierte Leistungsparameter nicht erfüllt werden, falls die Bundesrepublik Deutschland zusätzliche Aufrechnungen geltend macht, die endgültige Betriebserlaubnis nicht erteilt wird, die Toll Collect GmbH Vertragspflichten verletzt, sie nicht über die geforderte Ausstattung verfügt oder wenn die Bundesrepublik Deutschland

die Toll Collect GmbH übernimmt. Das maximale Verlustrisiko für den Konzern aus diesen Garantien kann beträchtlich sein. Weitergehende Informationen können [Anmerkung 29](#) (Rechtliche Verfahren) und [Anmerkung 30](#) (Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen) des Konzernanhangs entnommen werden.

Rechtliche Risiken. Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel die Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, wettbewerbsrechtliche Verfahren und Aktionärsklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel bei Fahrzeugen.

Sofern einzelnen oder mehreren dieser Klagen stattgegeben würde, könnten sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Diese Verfahren können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben. Da die Verfahren mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind, ist es möglich, dass sich die für rechtliche Verfahren gebildeten Rückstellungen nach abschließenden Verfahrensentscheidungen teilweise als unzureichend erweisen. Infolgedessen können erhebliche zusätzliche Aufwendungen entstehen. Dies trifft auch auf rechtliche Verfahren zu, für die aus Sicht des Konzerns keine Rückstellungen zu bilden waren.

Obwohl der 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 Finanz-, Vermögens- und Ertragslage von Daimler haben. Weitere Informationen über rechtliche Verfahren können [Anmerkung 29](#) des Konzernanhangs entnommen werden.

Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation

Die Gesamtrisikosituation des Konzerns setzt sich aus den Einzelrisiken aller Risikokategorien der Geschäftsfelder, konzernweiten Funktionen und rechtlichen Einheiten zusammen. Neben den beschriebenen Risikokategorien gibt es **unvorhersehbare Ereignisse**, die Produktions- und Geschäftsprozesse stören können, beispielsweise Naturkatastrophen oder terroristische Anschläge. Das Verbrauchervertrauen könnte dadurch beeinträchtigt werden, und es könnte zu Produktionsunterbrechungen infolge von Zulieferproblemen und verstärkten Sicherheitsmaßnahmen an den Landesgrenzen kommen. Betrachtet werden in diesem Zusammenhang unter anderem Risiken aufgrund von Erdbeben (insbesondere im asiatischen Raum), Wetterschäden sowie politischen Instabilitäten in Absatzregionen. Im Falle von Naturkatastrophen werden Notfallpläne entwickelt, um die Wiederaufnahme der Geschäftstätigkeit zu ermöglichen. Darüber hinaus werden weitere vorbeugende Schutzvorkehrungen etabliert und, wenn möglich, Versicherungen abgeschlossen. Sonstige kleinere Risikopositionen betreffen zudem Projekt- und Prozessrisiken, die planmäßige Umsetzung organisatorischer Veränderungen oder fehlende Ressourcen. Zur Behebung dieser Risiken werden pro Einzelfall Maßnahmen definiert, deren Umsetzung nachzuhalten ist. Risiken im Zusammenhang mit Compliance werden in den Risikomanagementprozess einbezogen und kontinuierlich überwacht. Regelmäßige Schulungen zielen darauf ab, Compliance-Verstößen vorzubeugen. Weitere Chancenpositionen betreffen die geschäftsfeldspezifischen Effizienzprogramme sowie in geringem Umfang potenzielle Ausgleichszahlungen im Rahmen von eingetretenen Naturkatastrophen, die das Konzernergebnis positiv beeinflussen könnten.

Zusätzlich zu den beschriebenen Risikoarten gibt es Risiken, die die **Reputation** des Daimler-Konzerns als Ganzes betreffen. Die Haltung des Unternehmens in Bezug auf Themenstellungen wie Ethik und Nachhaltigkeit steht im Fokus der Öffentlichkeit. Darüber hinaus verfolgen Kunden und Kapitalmärkte, wie das Unternehmen auf die technologischen Herausforderungen der Zukunft reagiert und wie es ihm gelingt, zeitgemäße und technologisch führende Produkte auf den Märkten anzubieten. Als eines der Grundprinzipien des unternehmerischen Handelns achtet Daimler besonders darauf, dass gesetzliche und ethische Regeln eingehalten werden. Zudem ist der sichere Umgang mit sensiblen Daten Voraussetzung dafür, die Geschäftsbeziehungen zu Kunden und Lieferanten in einem vertrauensvollen, partnerschaftlichen Umfeld zu betreiben. Der Konzern setzt umfassende Maßnahmen ein, damit Risiken, die in diesem Zusammenhang mit Wirkung auf die Reputation entstehen könnten, geregelten internen Kontrollen unterliegen.

Für ein Gesamtbild führt das Konzernrisikomanagement die beschriebenen Informationen über Risiken und Chancen aus den einzelnen Organisationseinheiten zusammen. Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, sind hierbei nicht 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. Die genannten Chancen stellen für den Daimler-Konzern Potenziale und gleichzeitig Herausforderungen dar. Mit gezielter und flexibler Ausrichtung der Produktionsprogramme und Vertriebsaktivitäten an sich verändernde Rahmenbedingungen sind die Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns bestrebt, 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 des Chancenpotenzials ein.

Die Gesamtrisiko- und Chancensituation des Konzerns ergibt sich aus den dargestellten Einzelrisiken und -chancen. Die Risikosituation des Daimler-Konzerns hat sich im Vergleich zum Vorjahr nicht wesentlich verändert. Die letztjährig genannten Chancen konnten zu großen Teilen realisiert werden. Die dafür umgesetzten Maßnahmen wirken sich weiterhin positiv auf das Unternehmensergebnis aus. Entsprechende Chancen werden in der aktuellen Planung berücksichtigt. Der Konzern ist zuversichtlich, dass durch das etablierte Risiko- und Chancenmanagementsystem im Unternehmen Risiken und Chancen auch in Zukunft frühzeitig erkannt werden und damit der aktuell bestehenden Risikosituation erfolgreich begegnet werden kann sowie Chancenpotenziale genutzt werden können.

Prognosebericht.

Die im Kapitel »Prognosebericht« getroffenen Aussagen basieren auf der im Dezember 2014 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 dem Hintergrund der aktuellen Prognosen zur Entwicklung der Weltwirtschaft und der Automobilmärkte sowie des aktuellen Geschäftsverlaufs passen wir unsere Erwartungen allerdings laufend an. Die im Folgenden getroffenen Aussagen basieren auf unserem Kenntnisstand im Februar 2015.

Die Grundlage unserer Einschätzungen für das Jahr 2015 sind stabile wirtschaftliche Rahmenbedingungen und die Erwartung, dass sich der Aufwärtstrend der weltweiten Automobilnachfrage fortsetzt. Die von uns skizzierte Entwicklung unterliegt verschiedenen Chancen und Risiken, die im Risiko- und Chancenbericht detailliert erläutert werden.  vgl. S. 132 ff.

Weltwirtschaft

Zum Jahresanfang 2015 befindet sich die Weltwirtschaft auf einem moderaten Wachstumskurs. Wie im Vorjahr wird der Aufwärtstrend vermutlich vor allem von den fortgeschrittenen Volkswirtschaften getragen. Für die Schwellenländer wird dagegen insgesamt keine Zunahme der gesamtwirtschaftlichen Wachstumsrate erwartet.

Ein wesentlicher Beitrag zum globalen Wachstum dürfte erneut von der US-amerikanischen Volkswirtschaft kommen. Die Perspektiven für den privaten Konsum und die Investitionen sind dort angesichts der erfreulichen Entwicklungen am Arbeitsmarkt sowie der anziehenden Industrieproduktion sehr günstig. Wenn es im Jahresverlauf nicht zu finanzpolitischen Friktionen kommt, ist in den USA ein Wachstum von rund 3% erreichbar.

Deutlich weniger günstig sind die konjunkturellen Aussichten dagegen für Japan. Auch wenn die ursprünglich für den Herbst geplante zweite Stufe der Mehrwertsteuererhöhung verschoben wurde, liegen die Wachstumserwartungen hier nur bei rund 1%.

Die Wirtschaft der Europäischen Währungsunion (EWU) hat zum Jahresbeginn 2015 nicht nennenswert an Dynamik gewonnen. Die Bremswirkung der schwachen Kreditvergabe, anhaltende Deflationssorgen und die fortwährenden Unsicherheiten rund um den Ukraine-Konflikt sind dafür noch zu stark ausgeprägt. Hinzu kommen die erheblichen Strukturprobleme großer Volkswirtschaften wie Frankreich und Italien sowie die weiterhin vorhandene Verschuldungsproblematischen. So liegt es vor allem an niedrigen Rohölpreisen, dem deutlich schwächeren Euro, anhaltend günstigen Refinanzierungsbedingungen und einer ausgesprochen expansiven Geldpolitik der Europäischen Zentralbank, dass immerhin ein Wirtschaftswachstum in der Größenordnung von rund 1% erzielt werden sollte. Die deutsche Wirtschaft sollte sich dabei voraussichtlich etwas besser entwickeln als der Durchschnitt der EWU.

Von zentraler Bedeutung für die Weltwirtschaft ist nach wie vor die Entwicklung der chinesischen Wirtschaft. Hier bleibt es wichtig, dass die strukturell notwendige Verlangsamung der Konjunktur weiterhin kontrolliert verläuft. Mit einem Wachstum zwischen 6,5% und 7% würde China zwar weniger zulegen als im Vorjahr, aber immer noch den größten Einzelbeitrag zum globalen Wachstum beisteuern. Für andere wichtige Schwellenländer werden mit Ausnahme des asiatischen Wirtschaftsraums nur bescheidene Verbesserungen erwartet. So bleiben vor allem in Südamerika und Osteuropa die gesamtwirtschaftlichen Wachstumsperspektiven eher gedämpft. Ein Sonderfall ist in diesem Kontext die russische Wirtschaft, für die sich die ökonomischen Rahmenbedingungen zum Jahreswechsel 2014/2015 so stark verschlechtert haben, dass inzwischen die Mehrzahl der Analysten für 2015 eine markante Rezession ansetzt.

Insgesamt könnte sich für die Weltwirtschaft im Jahr 2015 ein Zuwachs von rund 3% ergeben.

In Bezug auf die für unser Geschäft wichtigen Währungen erwarten wir für das Jahr 2015 weiterhin stark schwankende Wechselkursrelationen. Dabei rechnen wir im Vergleich zu den Durchschnittskursen des Jahres 2014 (US-\$/€: 1,33; GBP/€: 0,81) mit einer Aufwertung des US-Dollars, während das britische Pfund gegenüber dem Euro weitgehend stabil bleiben dürfte. Für den japanischen Yen (Durchschnitt 2014: 140 Yen/€) und die für uns bedeutsamen Wechselkurse verschiedener Schwellenländer gehen wir von einer erhöhten Volatilität aus.

Um die Risiken abzusichern, die sich aus den weiterhin sehr volatilen Wechselkursen für unser Geschäft ergeben, nehmen wir Sicherungsgeschäfte vor, soweit dies für die einzelnen Währungen wirtschaftlich sinnvoll ist. Für das Jahr 2015 haben wir Stand Mitte Februar mehr als 70% der Wechselkursrisiken abgesichert.

Automobilmärkte

Im Einklang mit den eher verhaltenen konjunkturellen Perspektiven ist für die weltweite **Pkw-Nachfrage** im Jahr 2015 mit einem Anstieg von rund 4% zu rechnen.

Den mit Abstand größten Beitrag zum weltweiten Zuwachs erwarten wir erneut vom chinesischen Markt. Auf dem weltgrößten Pkw-Markt scheint nochmals ein deutliches Wachstum möglich. Auch der US-amerikanische Markt sollte sich weiterhin solide entwickeln. Obwohl sich die Verkaufszahlen zwischenzeitlich wieder auf dem Vorkrisenniveau und damit nahe der Marktsättigung bewegen, ist für 2015 nochmals mit einem leichten Anstieg zu rechnen. Mit mehr als 16,7 Mio. Einheiten dürften so viele Pkw und leichte Nutzfahrzeuge verkauft werden wie zuletzt im Jahr 2005.

In Westeuropa ist mit einer anhaltenden Erholung der Nachfrage zu rechnen. Allerdings sind aufgrund der weiterhin geringen volkswirtschaftlichen Dynamik eher leichte Zuwächse zu erwarten, obwohl sich der Markt nach wie vor auf relativ niedrigem Niveau bewegt. Die prognostizierten Wachstumsraten der großen Einzelmärkte liegen dabei näher beieinander als noch im Jahr 2014, wobei sich die Ausgangssituation der Länder deutlich unterscheidet. In Großbritannien dürfte der Markt auf hohem Niveau nochmals leicht zulegen, in Frankreich dagegen ist trotz des relativ schwachen Vorjahresniveaus nur ein verhaltener Zuwachs zu erwarten. Auch im deutschen Pkw-Markt ist mit einem vergleichsweise geringen Anstieg auf ein Marktniveau von etwas über 3 Mio. Einheiten zu rechnen.

Der japanische Markt bewegte sich seit mehreren Jahren aufgrund verschiedener Sondereffekte auf künstlich überhöhtem Niveau. Für das Jahr 2015 ist von einer entsprechenden Korrektur und einem moderaten Rückgang der Nachfrage auszugehen.

In den großen Schwellenländern dürfte sich im Jahr 2015 ein gemischtes Bild ergeben. In Indien ist mit einer deutlichen Erholung der Pkw-Nachfrage zu rechnen. Im Gegensatz dazu ist in Russland aufgrund der verschärften Konjunkturkrise von einem weiteren deutlichen Rückgang der Pkw-Verkäufe auszugehen.

Auf dem weltweiten **Markt für mittelschwere und schwere Lkw** ist nach dem spürbaren Nachfragerückgang des vergangenen Jahres für 2015 mit einem leichten Anstieg zu rechnen. Allerdings wird das Bild auf regionaler Ebene weiterhin gemischt bleiben.

Die erfreulichste Entwicklung verspricht erneut die NAFTA-Region. Die meisten Konjunkturindikatoren sprechen dort für ein weiterhin günstiges Lkw-Marktumfeld und lassen einen Nachfrageanstieg in der Größenordnung von 10% erwarten. Dagegen sind die Perspektiven für den europäischen Markt aufgrund der weiterhin nur zögerlichen volkswirtschaftlichen Erholung deutlich weniger günstig. Aus heutiger Sicht ist lediglich mit einer Nachfrage in der Größenordnung des relativ schwachen Vorjahresniveaus zu rechnen.

In Brasilien dürften die Marktbedingungen schwierig bleiben: Von einem niedrigen Niveau kommend ist hier ein weiterer Rückgang in der Größenordnung von 10% zu erwarten. Der japanische Markt für leichte, mittelschwere und schwere Lkw verzeichnete in den vergangenen Jahren kräftige Zuwächse. Aufgrund der sich abkühlenden Konjunktur muss jedoch im Jahr 2015 von einem leichten Marktrückgang ausgegangen werden. In Indonesien ist hingegen mit einer Erholung des Marktes und einem Zuwachs in der Dimension von 10% zu rechnen.

In Russland wird die markante Rezession den Markt weiterhin belasten, sodass die Nachfrage erneut stark zurückgehen dürfte. In Indien ist hingegen dank leicht verbesserter volkswirtschaftlicher Perspektiven mit einer spürbaren Markterholung zu rechnen. Mit Unsicherheit ist der Marktausblick für China verbunden. Die Einführung der Emissionsnorm CN4 (analog Euro IV) zum 1. Januar 2015 dürfte die Nachfrage belasten. Aktuell erwarten wir für das laufende Jahr ein Marktvolumen leicht unter dem Niveau des Vorjahrs.

Für das Jahr 2015 rechnen wir in Europa insgesamt mit einer stabilen **Transporternachfrage**. Dabei erwarten wir sowohl bei mittelgroßen und großen Transportern als auch bei den kleinen Transportern eine stabile Nachfrage. Für die USA erwarten wir dagegen ein moderates Wachstum im Markt für große Transporter. In Lateinamerika gehen wir nach dem deutlichen Rückgang im Jahr 2014 im Markt für große Transporter von einer Stabilisierung aus, und in China rechnen wir mit einer weiteren Belebung der Nachfrage in dem von uns adressierten Markt.

Bei den **Bussen** erwarten wir in Westeuropa ein Marktvolumen, das leicht über dem Niveau des Vorjahrs liegt. In Brasilien dürfte die Busnachfrage im Jahr 2015 nach dem deutlichen Rückgang im Berichtsjahr auf dem Vorjahrsebnisniveau verharren.

Absatz

Mercedes-Benz Cars wird seinen Wachstumskurs im Rahmen der Offensive »Mercedes-Benz 2020« im Jahr 2015 konsequent fortsetzen. Insgesamt wollen wir den Absatz deutlich steigern und damit erneut einen Rekordwert erreichen. Die Basis dafür ist unser derzeit sehr attraktives und junges Modellportfolio, das wir im Jahr 2015 um einige zusätzliche Produktneuheiten erweitern. Einen wichtigen Beitrag wird die neue C-Klasse leisten, die nun als Limousine und T-Modell in allen Märkten verfügbar ist. Darüber hinaus führen wir innerhalb der ersten sieben Monate des Jahres 2015 vier neue Fahrzeuge ohne Vorgängermodell ein. Bereits im Februar werden die ersten Fahrzeuge unserer neuen und besonders exklusiven Marke Mercedes-Maybach an Kunden ausgeliefert. Es folgen der faszinierende Sportwagen Mercedes-AMG GT, der gleichermaßen praktische und stilistische CLA Shooting Brake sowie der sportliche Geländewagen GLE Coupé. Zusätzlich erneuern wir im Rahmen unserer Produktoffensive im Jahr 2015 nahezu das gesamte Angebot an Geländewagen und sorgen damit für zusätzliche Nachfrageimpulse.

Ein deutliches Absatzplus erwarten wir im Jahr 2015 auch bei der Marke smart. Seit November 2014 sind die neuen Modelle fortwo und forfour in Europa verfügbar. Beide Fahrzeuge werden im Jahr 2015 in allen Kernmärkten eingeführt und damit zur positiven Absatzentwicklung bei Mercedes-Benz Cars beitragen. Da wir in den zurückliegenden Jahren keinen Viersitzer im Angebot hatten, können wir mit dem smart forfour nun völlig neue Kundengruppen ansprechen.

Aus regionaler Sicht erwarten wir für das Jahr 2015, dass insbesondere die asiatischen Märkte zum Absatzwachstum beitragen werden. In China bauen wir unsere Vertriebsorganisation und die lokalen Produktionskapazitäten weiter aus und schaffen damit die Voraussetzungen für weiteres Wachstum. Aber auch in Nordamerika werden wir mit unseren neuen Modellen weiter zulegen, und von der leichten Belebung der Nachfrage, die für Westeuropa erwartet wird, wollen wir überdurchschnittlich profitieren.

Daimler Trucks erwartet für das Jahr 2015 eine deutliche Absatzsteigerung. In Westeuropa dürfte der weiterhin nur schwache Konjunkturverlauf die Nachfrage belasten und damit zu Verkaufszahlen in der Größenordnung des Vorjahres führen. Mit unseren verbrauchseffizienten Produkten, der hohen Kundenakzeptanz und unserem flexiblen Produktionsnetzwerk erwarten wir jedoch, dass wir unsere sehr gute Position im Markt behaupten können. In der Türkei rechnen wir für das Jahr 2015 mit merklichen Vorzieheeffekten aufgrund der Euro-VI-Einführung im Jahr 2016. In Brasilien dürften die weiterhin fehlende Wirtschaftsdynamik sowie ungünstigere Finanzierungskonditionen die Marktnachfrage belasten, sodass wir mit rückläufigen Absatzzahlen rechnen müssen. Mittelfristig ist Brasilien für uns aber nach wie vor ein Wachstumsmarkt. Deshalb investieren wir weiterhin in unsere lokalen Produkte und die Produktionsstandorte São Bernardo do Campo und Juiz de Fora. Darüber hinaus werden wir unser Optimierungsprogramm in Brasilien gezielt fortführen und dadurch die Effizienz unserer Standorte weiter steigern.

Für die NAFTA-Region gehen wir davon aus, dass unser Absatz, einhergehend mit der Markterwartung, erneut deutlich über dem Vorjahr liegen wird. Die neuen und erfolgreichen Produkte sollten unsere Marktführerschaft in dieser Region sichern. Auch in Asien dürften sich die Verkaufszahlen insgesamt positiv entwickeln. In Indonesien, einem unserer Hauptmärkte in Asien, erwarten wir nach dem Rückgang im vergangenen Jahr eine Erholung des Absatzes. In Indien dürfte der weitere Ausbau unseres Händlernetzes eine deutliche Absatzsteigerung ermöglichen. Darüber hinaus sollte das erweiterte Angebot an FUSO Fahrzeugen aus indischer Produktion für zusätzliches Absatzwachstum in Asien und Afrika sorgen. In Japan hingegen wird die Wachstumsdynamik voraussichtlich merklich nachlassen.

Mercedes-Benz Vans plant für das Jahr 2015 einen deutlichen Absatzanstieg. Vor allem in unserem Kernmarkt Europa rechnen wir bei den mittelgroßen und großen Fahrzeugen mit einem deutlichen Absatzzuwachs. Hierzu werden voraussichtlich vor allem die neuen Produkte Vito und V-Klasse beitragen, die nach der Markteinführung im Berichtsjahr nun voll verfügbar sind. Im Rahmen unserer Geschäftsfeldstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« werden wir den Vito im Jahr 2015 auch in Nord- und Lateinamerika einführen. Dies wird dort für zusätzliche Nachfrageimpulse sorgen. Mit dem Sprinter, den wir künftig auch in Nordamerika produzieren werden, streben wir in diesen Märkten ebenfalls weiteres Wachstum an. Darüber hinaus wollen wir unsere Präsenz in China in dem von uns adressierten Marktsegment ausbauen.

Daimler Buses geht davon aus, die Marktführerschaft in seinen Kernmärkten bei den Bussen über 8t mit innovativen und hochwertigen neuen Produkten behaupten zu können. Für das Jahr 2015 rechnen wir insgesamt mit einer leichten Absatzsteigerung. Dabei unterstellen wir eine stabile Absatzentwicklung in Europa und Lateinamerika sowie steigende Absatzzahlen in Mexiko.

Daimler Financial Services strebt in den kommenden Jahren weiteres profitables Wachstum an. Für das Jahr 2015 erwarten wir einen deutlichen Anstieg sowohl beim Neugeschäft als auch beim Vertragsvolumen. Ausschlaggebend hierfür sind die Wachstumsoffensiven der automobilen Geschäftsfelder, die zielgruppengerechte Ansprache jüngerer Kunden, die Ausweitung des Geschäfts insbesondere in Asien sowie die Weiterentwicklung unserer Online-Vertriebskanäle. Außerdem werden wir mit dem flexiblen Carsharing-Modell car2go weiter wachsen und unser Angebot an Mobilitätsdienstleistungen unter dem Dach von moovel systematisch erweitern.

Auf Basis unserer Annahmen zur Entwicklung wichtiger Absatzmärkte und der Planungen der Geschäftsfelder rechnen wir für den **Daimler-Konzern**, dass der Absatz im Jahr 2015 insgesamt deutlich gesteigert werden kann.

Umsatz und Ergebnis

Wir gehen davon aus, dass der **Umsatz** des Daimler-Konzerns im Jahr 2015 deutlich zunehmen wird.

Unsere Geschäftsfelder können derzeit ausnahmslos auf ein sehr attraktives und besonders wettbewerbsfähiges Produktangebot bauen, das in den zurückliegenden Jahren erweitert und konsequent erneuert wurde. Wir nehmen daher an, dass Daimler von der leichten Belebung der Automobilmärkte, die wir für das laufende Jahr erwarten, überdurchschnittlich profitieren wird und seine Position in wichtigen Märkten ausbauen kann. Bei Mercedes-Benz Cars werden im Jahr 2015 vor allem die neue C-Klasse, die äußerst erfolgreichen S-Klasse Modelle, die neuen Kompaktmodelle GLA und CLA Shooting Brake sowie die neuen smart Modelle fortwo und forfour für weiteres Wachstum sorgen. Auch die anderen Automobilgeschäftsfelder sind mit ihren Produkten hervorragend positioniert, und bei Daimler Financial Services wird das Neugeschäft vom Absatzwachstum bei Pkw und Nutzfahrzeugen profitieren. Das von uns erwartete Umsatzwachstum wird deshalb voraussichtlich von allen Geschäftsfeldern getragen. Dabei dürften Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks absolut gesehen die größten Beiträge leisten. In regionaler Hinsicht erwarten wir für Asien und Nordamerika die höchsten Zuwächse, aber auch in den anderen Regionen sollte unser Geschäftsvolumen wachsen. Insbesondere in China schaffen wir durch neue Vertriebsstandorte und zusätzliche Produktionskapazitäten die Voraussetzungen für weiteres Wachstum, und auch in Indien und Nordamerika bauen wir unsere Produktionsstandorte aus.

Das von uns erwartete Absatz- und Umsatzwachstum wird sich im Jahr 2015 auch positiv auf das Ergebnis auswirken. Hinzu kommen die Beiträge der Effizienzprogramme, die wir in allen Geschäftsfeldern umgesetzt haben.

Mit den Programmen »Fit for Leadership« bei Mercedes-Benz Cars, »Daimler Trucks #1« bei Daimler Trucks, »Performance Vans« bei Mercedes-Benz Vans und »GLOBE 2013« bei Daimler Buses haben wir bis zum Ende des Jahres 2014 durch Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Kostenstrukturen sowie durch zusätzliche Geschäftsaktivitäten zusammengekommen Ergebnissebeiträge von rund 4 Mrd. € realisiert. Die volle Wirkung dieser Programme wird sich im Jahr 2015 niederschlagen. Über diese kurzfristig wirksamen Maßnahmen zur Verbesserung der Kostenstrukturen hinausgehend führen wir in allen Geschäftsfeldern Maßnahmen zur langfristigen und strukturellen Optimierung des Geschäftssystems durch. Konzernübergreifend standardisieren und modularisieren wir verstärkt unsere Produktionsprozesse. Dabei nutzen wir auf intelligente Art und Weise Fahrzeugplattformen und erzielen dadurch weitere Kostenvorteile. Auch diese strukturellen Maßnahmen werden das Ergebnis bereits im Jahr 2015 positiv beeinflussen.

Gegenläufig wirken hingegen die weiterhin hohen Vorleistungen für unsere Modelloffensive, für innovative Technologien sowie für den Ausbau und die Modernisierung unserer weltweiten Produktionsanlagen.

Auch der Ausbau unserer internationalen Vertriebsaktivitäten sowie die Restrukturierung unserer Niederlassungen in Deutschland sind im Jahr 2015 mit erheblichen Aufwendungen verbunden.

Bei den Wechselkursen sorgt der voraussichtlich stärkere US-Dollar insgesamt für Entlastung, dafür dürfte sich aber die anhaltende Schwäche des japanischen Yen und der Währungen wichtiger Schwellenländer weiterhin negativ auf unser Ergebnis auswirken.

Auf der Basis der von uns erwarteten Marktentwicklung, der oben genannten Faktoren sowie der Planungen unserer Geschäftsfelder gehen wir davon aus, das **Konzern-EBIT** aus dem laufenden Geschäft im Jahr 2015 erneut deutlich zu steigern.

Für die einzelnen Geschäftsfelder haben wir uns beim EBIT aus dem laufenden Geschäft für das Jahr 2015 die folgenden Ziele gesetzt:

- Mercedes-Benz Cars: deutlich über Vorjahresniveau,
- Daimler Trucks: deutlich über Vorjahresniveau,
- Mercedes-Benz Vans: deutlich über Vorjahresniveau,
- Daimler Buses: leicht unter Vorjahresniveau und
- Daimler Financial Services: leicht über Vorjahresniveau.

Free Cash Flow und Liquidität

Die erwartete Ergebnisentwicklung in den Automobilgeschäftsfeldern wird sich im Jahr 2015 auch positiv im Free Cash Flow des Industriegeschäfts niederschlagen. Beim Vergleich mit dem Wert des Jahres 2014 ist zu berücksichtigen, dass der Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft im Berichtsjahr durch Sondereffekte aus dem Verkauf unserer Anteile an Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH und Tesla mit insgesamt 3,0 Mrd. € positiv beeinflusst wurde. Dem standen Zahlungsmittelabflüsse von 2,5 Mrd. € aus der außerordentlichen Dotierung der deutschen Pensionsvermögen sowie von 0,3 Mrd. € aus der Abgeltung eines Gesundheitsfürsorgeplans in Nordamerika gegenüber. Für das Jahr 2015 erwarten wir einen Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft, der die Dividendenzahlung im Jahr 2015 in Höhe von 2,6 Mrd. € deutlich übersteigt. Da wir unsere Investitionsoffensive verstärkt fortführen werden, gehen wir davon aus, dass der Free Cash Flow deutlich unter dem Wert des Jahres 2014 (5,5 Mrd. €) liegen wird.

Für das Jahr 2015 streben wir eine Liquiditätsausstattung an, die der allgemeinen Risikosituation auf den Finanzmärkten sowie dem Risikoprofil unseres Unternehmens angemessen ist. Bei der Bemessung der Höhe der Liquidität werden auch mögliche Risiken in der Refinanzierung beispielsweise aufgrund von vorübergehenden Verwerfungen an den Finanzmärkten berücksichtigt. Wir gehen jedoch weiterhin davon aus, auch im Jahr 2015 einen sehr guten Zugang zu den Kapitalmärkten und zum Bankenmarkt zu haben. Unseren Finanzbedarf wollen wir im Planungszeitraum vor allem über Anleihen, kurzlaufende Schuldverschreibungen (Commercial Paper), Bankkredite, Kundeneinlagen im Direktbankgeschäft sowie die Verbriefung von Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft decken; der Schwerpunkt sollte dabei auf Anleihen und Krediten von weltweit tätigen und lokal agierenden Banken liegen. Angesichts der sehr guten Liquiditätssituation an den internationalen Kapitalmärkten sowie aufgrund unserer soliden Bonität rechnen wir auch für 2015 mit sehr 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 1. April 2015 vorschlagen, die Dividende auf 2,45 (i.V. 2,25) € pro Aktie zu erhöhen. Damit lassen wir unsere Aktionäre am Erfolg des Unternehmens teilhaben und drücken zugleich unsere Zuversicht über den weiteren Geschäftsverlauf aus. Auch in den kommenden Jahren streben wir eine nachhaltige Dividendenentwicklung an. Dabei werden wir uns an einer Ausschüttungsquote von rund 40% des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses orientieren.

Investitionen

Um unsere anspruchsvollen Wachstumsziele zu erreichen, werden wir unser Produktangebot in den kommenden Jahren gezielt erweitern sowie zusätzliche Produktions- und Vertriebskapazitäten aufbauen. Gleichzeitig wollen wir sicherstellen, dass wir den tief greifenden technologischen Wandel in der Automobilbranche federführend mitgestalten können. Hierzu werden wir unsere bereits sehr hohen Investitionen in Sachanlagen im Jahr 2015 nochmals leicht erhöhen. Zu diesem Anstieg werden vor allem die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks beitragen, während wir für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans im Vergleich zum hohen Vorjahresniveau ein rückläufiges Volumen erwarten. Über die Sachinvestitionen hinausgehend bauen wir unsere Position in den Schwellenländern durch zielgerichtete Finanzinvestitionen in unsere Beteiligungen aus. Dazu zählt auch die Erweiterung unserer Pkw-Produktionskapazitäten in China gemeinsam mit unserem Partner BAIC.

Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars liegt der Schwerpunkt der Sachinvestitionen darauf, das Produktangebot zu erneuern und zu erweitern. Zu den wichtigsten Projekten zählen hier die neue E-Klasse-Familie, weitere Varianten der C-Klasse und die neuen Geländewagen. Umfangreiche Mittel sind zudem für die Modernisierung und Neuausrichtung unserer deutschen Produktionsstandorte als Kompetenzzentren sowie für den Ausbau unseres internationalen Produktionsnetzwerks vorgesehen. Nach dem Abschluss der Euro-VI-Produktoffensive wird Daimler Trucks im Jahr 2015 vor allem in Folgegenerationen für bestehende Produkte, in den Aufbau und die Modernisierung der Werke sowie in neue globale Komponentenprojekte investieren. Bei Mercedes-Benz Vans stehen die Weiterentwicklung der bestehenden Modellpalette, der Ausbau der Vertriebs- und Serviceorganisation sowie der Aufbau der Sprinter-Produktion in den USA im Vordergrund. Wichtige Projekte bei Daimler Buses sind Vorleistungen für neue Modelle und Produktverbesserungen sowie das neue Buswerk in Indien.

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 – so zum Beispiel beim autonomen Fahren oder bei Hybridantrieben. Darüber hinaus wollen wir mit neuen und attraktiven Produkten die Wachstumschancen der weltweiten Automobilmärkte ausschöpfen. Um diese Ziele zu erreichen, werden wir die Ausgaben für Forschung und Entwicklung im Jahr 2015 nochmals deutlich erhöhen. Wesentliche Projekte bei Mercedes-Benz Cars sind die Nachfolgemodelle der E-Klasse sowie die neuen Geländewagen. Außerdem investieren wir in erheblichem Umfang in neue, emissionsarme und sparsame Motoren, alternative Antriebssysteme sowie in innovative Sicherheitstechnologien. Auch bei Daimler Trucks werden die Forschungs- und Entwicklungsausgaben im Jahr 2015 voraussichtlich steigen. Die Schwerpunkte sind hier weiterhin die Folgegenerationen für bestehende Produkte sowie die Entwicklung und Anpassung neuer Motorenenerationen, mit denen wir den Verbrauch weiter reduzieren und die sich laufend verschärfenden Abgasvorschriften erfüllen. Auch bei Mercedes-Benz Vans und bei Daimler Buses liegt

ein wichtiger Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkt darin, künftige Abgasnormen zu erfüllen und die Kraftstoffeffizienz weiter zu steigern. Bei Daimler Buses spielen zudem alternative Antriebssysteme eine wichtige Rolle und bei Mercedes-Benz Vans die Weiterentwicklung der Motoren.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Vor dem Hintergrund der insgesamt sehr günstigen Geschäftsentwicklung, die wir für das Jahr 2015 erwarten, werden die Produktionsumfänge weiter ansteigen. Gleichzeitig werden die Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, die wir in den zurückliegenden Jahren in allen Geschäftsfeldern durchgeführt haben, nun in vollem Umfang greifen. Die mittel- und langfristig ausgerichteten Programme zur strukturellen Verbesserung unserer Geschäftsprozesse dürften zusätzliche Effizienzgewinne ermöglichen. Vor diesem Hintergrund gehen wir davon aus, dass wir unsere anspruchsvollen Wachstumsziele mit einem nur geringfügig wachsenden Personalbestand erreichen können. Bei Unternehmen, die wir gemeinsam mit chinesischen Partnern betreiben und die in der Mitarbeiterzahl von Daimler nicht berücksichtigt sind, werden voraussichtlich zusätzliche Arbeitsplätze entstehen.

Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Wir haben unsere Strategie in den zurückliegenden Jahren konsequent und mit großer Zielstrebigkeit umgesetzt, und dies beginnt sich nun auszuzahlen. Unsere neuen Fahrzeugmodelle kommen im Markt hervorragend an. Wir bauen unsere Marktposition weltweit aus, und in den Wachstumsmärkten sind wir zunehmend präsenter. Die Zeichen stehen in allen Geschäftsfeldern auf Wachstum, und bei der Steigerung der Effizienz sind wir im Plan. Darüber hinaus unterstreichen wir unseren technologischen Führungsanspruch mit richtungsweisenden Innovationen in den Bereichen Sicherheit, effiziente Antriebe und autonomes Fahren. In den zurückliegenden Jahren haben wir die Weichen für weiteres und vor allem für profitables Wachstum gestellt, und wir werden den eingeschlagenen Weg konsequent weitergehen.

Vor diesem Hintergrund schauen wir mit großer Zuversicht auf das Jahr 2015. Alles deutet darauf hin, dass wir unseren Wachstumskurs fortsetzen werden: Sowohl beim Absatz als auch beim Umsatz und beim Ergebnis aus dem laufenden Geschäft erwarten wir jeweils ein deutliches Plus.

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 Verschärfung der Staatsschuldenkrise in der Eurozone, eine Zunahme der politischen Spannungen in Osteuropa, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Epidemien, Terrorakte, politische Unruhen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen der Wechselkurse, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die 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 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 begeistern mit neuen Produkten.

Die Geschäftsfelder von Daimler haben sich in einem weiterhin schwierigen Marktumfeld insgesamt sehr gut behauptet. Unser Produktangebot haben wir konsequent erneuert, und durch neue Modelle konnten wir zusätzliche Märkte und Marktsegmente erschließen. Gleichzeitig wurde die Effizienz unserer Prozesse weiter gesteigert. Um die Voraussetzungen für künftiges Wachstum zu schaffen, haben wir unseren weltweiten Produktionsverbund modernisiert und erweitert.

C | Geschäftsfelder.

Mercedes-Benz Cars

154 – 159

- Absatz und Umsatz auf Rekordniveau
- »Fit for Leadership«-Maßnahmen erfolgreich umgesetzt
- Die neue C-Klasse – dynamisch und hochwertig
- Neue smart Modelle überzeugen in Technik und Design
- Zahlreiche Auszeichnungen für Mercedes-Benz
- Weichen für weiteres Wachstum in China gestellt
- »Best Customer Experience« vorangetrieben
- Umfangreiche Investitionen in den weltweiten Produktionsverbund
- Weltmeistertitel in der Formel 1
- CO₂-Ausstoß auf durchschnittlich 129 g/km gesenkt
- EBIT mit 5,9 (i.V. 4,0) Mrd. € deutlich über Vorjahr

Daimler Trucks

160 – 164

- Absatz auf höchsten Wert seit 2006 gestiegen
- Hoher Umsetzungsstand von »Daimler Trucks #1«
- Neue Produkte vorgestellt: Actros und Arocs Schwerlastzugmaschinen, Western Star 5700XE, FUSO Super Great V
- Hohe Kraftstoffeffizienz und sehr wettbewerbsfähige Gesamtbetriebskosten sichern Produktakzeptanz
- Rekordabsatz und erneute Marktführerschaft in der NAFTA-Region
- Kooperation von MFTBC und Nissan Motor ausgebaut
- EBIT mit 1,9 (i.V. 1,6) Mrd. € deutlich über Vorjahr

Mercedes-Benz Vans

165 – 167

- Absatz auf Rekordniveau
- Maßnahmen aus dem Programm »Performance Vans« unterstützen die Ergebnisentwicklung
- Die V-Klasse definiert die Großraumlimousine neu
- Der neue Vito setzt Maßstäbe im Segment der mittleren Transporter
- Die Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« bildet die Grundlage für langfristiges Wachstum
- EBIT mit 682 (i.V. 631) Mio. € deutlich über Vorjahr

Daimler Buses

168 – 170

- Absatzerfolg bei Komplettbussen
- Maßnahmen aus dem Wachstums- und Effizienzprogramm »GLOBE 2013« zeigen Wirkung
- Mercedes-Benz Citaro ist meistverkaufter Stadtbus aller Zeiten
- Zahlreiche internationale Großaufträge erhalten
- EBIT mit 197 (i.V. 124) Mio. € deutlich über Vorjahr

Daimler Financial Services

171 – 173

- Erstmals 3,3 Millionen Fahrzeuge finanziert oder verleast
- Zahl der vermittelten automobilbezogenen Versicherungen so hoch wie noch nie
- moovel mit über einer Million Kunden
- Ausbau digitaler Vertriebskanäle
- Auszeichnung als einer der 25 besten internationalen Arbeitgeber weltweit
- EBIT mit 1,4 (i.V. 1,3) Mrd. € deutlich über Vorjahr

Mercedes-Benz Cars.

Das Jahr 2014 war für Mercedes-Benz Cars erneut ein Rekordjahr. Absatz und Umsatz haben wir erneut gesteigert, und auch das Ergebnis war deutlich höher als im Vorjahr. Darüber hinaus konnten wir unsere Marktposition in vielen Märkten verbessern. Mit Modellneuheiten wie der C-Klasse, dem kompakten Geländewagen GLA, dem S-Klasse Coupé und dem Mercedes-Maybach haben wir die Attraktivität der Marke Mercedes-Benz weiter erhöht. Außerdem ist die Marke smart mit den neuen Modellen fortwo und forfour erfolgreich in eine neue Ära gestartet. Unsere Produktionskapazitäten haben wir im Berichtsjahr weltweit ausgebaut und damit die Voraussetzungen für künftiges Wachstum geschaffen.

C.01

Mercedes-Benz Cars

	2014	2013	14/13
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
EBIT	5.853	4.006	+46
Umsatz	73.584	64.307	+14
Umsatzrendite (in %)	8,0	6,2	-
Sachinvestitionen	3.621	3.710	-2
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	4.025	3.808	+6
davon aktiviert	1.035	1.063	-3
Produktion	1.754.115	1.588.658	+10
Absatz	1.722.561	1.565.563	+10
Beschäftigte (31.12.)	129.106	96.895	+33

C.02

Absatz Mercedes-Benz Cars

	2014	2013	14/13
in 1.000 Einheiten			Veränd. in %
Mercedes-Benz	1.630	1.467	+11
davon: A-/B-/CLA-/GLA-Klasse	472	384	+23
C-/SLK-Klasse	363	357	+2
E-/CLS-Klasse	329	332	-1
S-/CL-/SL-Klasse/ SLS/Maybach	125	71	+75
M-/R-/GLK-/GL-/ G-Klasse	342	323	+6
smart	92	98	-6
Mercedes-Benz Cars	1.723	1.566	+10
davon: Westeuropa	669	640	+4
davon: Deutschland	272	280	-3
NAFTA	391	363	+8
davon: USA	344	319	+8
China	293	239	+23
Japan	61	54	+14

Absatz und Umsatz auf Rekordniveau. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars, das die Marken Mercedes-Benz mit den Sub-Marken Mercedes-AMG und Mercedes-Maybach sowie die Marke smart umfasst, hat im Berichtsjahr seinen Wachstumskurs nochmals beschleunigt. Der Absatz stieg um 10% auf den neuen Höchststand von 1.722.600 Fahrzeuge und der Umsatz sogar noch deutlicher um 14% auf 73,6 Mrd. €. ↗ **C.01** Die Profitabilität konnte im Jahresverlauf kontinuierlich verbessert werden: Insgesamt haben wir das EBIT um 46% auf 5,9 Mrd. € gesteigert. Zu der insgesamt sehr positiven Geschäftsentwicklung haben vor allem unsere neuen und attraktiven Produkte beigetragen. Zudem wirkten sich die Effizienzmaßnahmen aus unserem Programm »Fit for Leadership« positiv auf das Ergebnis aus.

Fit for Leadership. »Fit for Leadership« ist ein zentraler Baustein unserer Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020«. Kurzfristig bündelt das Programm bestehende und identifiziert zusätzliche Effizienzmaßnahmen, langfristig optimiert es das Geschäftssystem von Mercedes-Benz und schafft die Strukturen für das im Rahmen von Mercedes-Benz 2020 angestrebte Wachstum. Bis zum Jahresende 2014 wurden mit Fit for Leadership Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Kostenstrukturen von rund 2 Mrd. € umgesetzt, die sich ab dem Jahr 2015 in vollem Umfang im Ergebnis auswirken werden. Die erste Phase des Programms haben wir damit wie geplant erfolgreich abgeschlossen. Erhebliche Fortschritte wurden beispielsweise bei der Optimierung der Produktion sowie bei der Reduzierung von Material- und Fixkosten erzielt. Technische und konstruktive Optimierungspotenziale haben wir systematisch ermittelt. Darüber hinaus konnten wir durch neue Prozesse bei der Auftragsvergabe beachtliche Effekte bei den Materialkosten realisieren. In der zweiten Phase des Programms stehen nun verstärkt langfristig orientierte, strukturelle Veränderungen im Fokus. Ziel dabei ist es, die Wettbewerbsfähigkeit von Mercedes-Benz Cars langfristig weiter zu steigern. Hierzu ist es erforderlich, das Geschäftssystem von Mercedes-Benz Cars ganzheitlich auf sich verändernde Umfeldbedingungen, wie zum Beispiel die Globalisierung von Absatz- und Produktionsstrukturen oder die Veränderungen im Produkt-Mix, anzupassen.



Das neue Mercedes-Benz S-Klasse Coupé: atemberaubendes Design und kultivierte Sportlichkeit.

Mercedes-Benz mit Rekordabsatz. Im Jahr 2014 haben wir den Absatz der Marke Mercedes-Benz um 11% auf 1.630.100 Pkw gesteigert und damit im vierten Jahr in Folge ein Rekordniveau erzielt. **C.02** Aufgrund unserer attraktiven neuen Modelle hat sich das Wachstumstempo im Vergleich zum Vorjahr trotz schwieriger Bedingungen in einigen Märkten nochmals leicht erhöht. Insbesondere in China konnten wir unsere Marktposition deutlich verbessern.

In einem volatilen europäischen Marktfeld behauptete sich Mercedes-Benz insgesamt sehr gut. Besonders deutlich waren die Zuwächse in Spanien (+35%), Großbritannien (+13%) und Frankreich (+9%). In Westeuropa haben wir das Vorjahresniveau um insgesamt 6% übertroffen, obwohl im deutschen Markt ein leichter Rückgang zu verzeichnen war. In den USA haben wir mit 334.000 Fahrzeugen (+8%) mehr verkauft als jemals zuvor. In China hat sich unser Wachstumskurs verstärkt fortgesetzt: Dort stieg der Absatz um 25% auf 275.000 Fahrzeuge. Deutliche Zuwächse konnten wir auch in Japan (+15%), Indien (+14%) und Brasilien (+6%) erzielen.

Zum Absatzwachstum haben vor allem die S-Klasse, unsere Kompaktfahrzeuge und die neuen C-Klasse Modelle beigetragen. 471.700 Kunden wählten im Berichtsjahr ein Modell der A-, B-, CLA- oder der neuen GLA-Klasse: Das war ein Absatzplus von 23%. Weiterhin sehr begehrt waren auch die Limousine und das T-Modell der E-Klasse, sodass der Absatz um 2% auf 252.300 Fahrzeuge zulegte. Insgesamt erreichte der Absatz im E-Klasse Segment mit 329.000 Fahrzeugen nahezu das hohe Vorjahresniveau. Im weltweiten Markt für Luxusfahrzeuge hat Mercedes-Benz seine Position weiter ausgebaut; insgesamt wurden im S-Klasse Segment 125.100 Fahrzeuge (+75%) abgesetzt – mehr als je zuvor in der langjährigen Erfolgsschichte dieser Baureihe. Nach wie vor sehr positiv war auch der Geschäftsverlauf bei den Geländewagen: Der Absatz stieg auf das neue Rekordniveau von 341.500 Fahrzeugen (+6%). Mit 362.700 Fahrzeugen (+2%) hat sich die C-Klasse im Jahr des Modellwechsels hervorragend behauptet, obwohl die neuen Modelle erst seit Oktober 2014 in allen Kernmärkten verfügbar sind.

Die neue C-Klasse – dynamisch und hochwertig. Mit der neu entwickelten C-Klasse setzt Mercedes-Benz Maßstäbe in der Premium-Mittelklasse. Dank intelligentem Leichtbaukonzept, exzellenter Aerodynamik und neuen, sparsamen Motoren markiert die C-Klasse Effizienz-Bestwerte in ihrer Klasse. Viele neue Assistenzsysteme bieten Sicherheit auf höchstem Niveau, und ein neues Fahrwerk sorgt für beispielhaften Federungs- und Abrollkomfort sowie agile Fahreigenschaften. Optisch setzt die neue C-Klasse mit ihrem klaren und gleichzeitig emotionalen Design sowie ihrem hochklassigen Interieur progressive gestalterische Akzente. Viele weitere Innovationen und Ausstattungsdetails unterstreichen den Komfort und die kultivierte Sportlichkeit der Limousine. In der Summe fühlt sich die Wertanmutung der neuen C-Klasse an wie ein »Upgrade auf eine höhere Klasse«.

Im März feierte die neue C-Klasse Limousine erfolgreich ihre Markteinführung in Europa. Seit September 2014 ist die neue C-Klasse auch als T-Modell verfügbar. Der Kombi glänzt durch klares und gleichzeitig emotional-sportliches Design, innovative Technik, Variabilität sowie ein zum Vorgängermodell nochmals vergrößertes Ladevolumen.

Insgesamt haben unsere Kunden und die Fachpresse die neuen Modelle hervorragend aufgenommen, sodass im Jahr 2014 bereits 219.400 neue C-Klassen ausgeliefert wurden.

Der neue Mercedes-Benz GLA – das Multitalent. Der Geländewagen unter unseren neuen Kompaktmodellen ist souverän im Alltag und mobil auch abseits befestigter Straßen. Die hochwertige und mit viel Liebe zum Detail entwickelte Ausstattung sowie der flexible Innenraum positionieren den GLA klar als kompakten Premium-Geländewagen. Der neue GLA komplettiert das umfangreiche SUV-Angebot von Mercedes-Benz. Zugleich ist der GLA das vierte der insgesamt fünf neuen Kompaktmodelle von Mercedes-Benz. Seit März 2014 wird das neue Modell an Kunden ausgeliefert. Als Nummer fünf folgt der CLA Shooting Brake, der ab März 2015 verfügbar sein wird.

Das neue S-Klasse Coupé – stilsicherer Auftritt und kultivierte Sportlichkeit. Das neue S-Klasse Coupé, das seit September 2014 verfügbar ist, verbindet die klassischen Proportionen eines sportlichen großen Coupés mit modernem Luxus und zukunftsweisender Technologie. Als Weltpremiere verfügt das S-Klasse Coupé über das Fahrwerkssystem MAGIC BODY CONTROL mit Kurvenneigefunktion.

B-Klasse in neuer Bestform. Nach mehr als 350.000 verkauften Fahrzeugen seit der Markteinführung im Jahr 2011 haben wir die B-Klasse im Berichtsjahr einer umfassenden Modellpflege unterzogen. Sowohl im Inneren als auch außen wurde der kompakte Sportstourer deutlich aufgewertet. Fünf sparsame Dieselmodelle mit einer Verbrauchsspanne von 3,6 bis 5,0 l/100 km, vier effiziente Benziner mit einem Verbrauch von 5,4 bis 6,6 l/100 km, alternative Antriebe (Strom und Gas) sowie auf Wunsch Allradantrieb 4MATIC sorgen für eine einzigartige Auswahl im Segment. Darüber hinaus bleibt der Sportstourer mit einem cw-Wert unter 0,25 Vorbild seiner Klasse. Die ersten Fahrzeuge der neuen B-Klasse wurden im Dezember 2014 ausgeliefert.

Premiere für Mercedes-Maybach. Zeitgleich in China und den USA feierten im November 2014 unsere neue Sub-Marke Mercedes-Maybach und das erste Fahrzeug dieser neuen und besonders exklusiven Marke, der Mercedes-Maybach S 600¹, Premiere. Mercedes-Maybach steht für repräsentative Exklusivität und richtet sich an besonders anspruchsvolle Kunden. Mit der Kombination von höchster Exklusivität, einzigartigem Komfort und modernsten Technologien repräsentiert der neue Mercedes-Maybach S 600¹ die absolute Spitze im automobilen Top-Segment. Darüber hinaus bietet der Mercedes-Maybach S 600¹ eine neue Dimension an Sitz- und Ruhekomfort: Dank aufwendiger Dämmungsmaßnahmen ist das Fahrzeug im Fond die leiseste Serienlimousine der Welt.

Mercedes-AMG: Driving Performance für Sportwagen-Enthusiasten. Im September feierte der neue Mercedes-AMG GT seine Weltpremiere – mit diesem Fahrzeug startete die Sportwagen- und Performance-Marke von Mercedes-Benz Cars in einem für das Unternehmen neuen, hochkarätig besetzten Sportwagensegment. Der zweite von Mercedes-AMG komplett in Eigenregie entwickelte Sportwagen untermauert die Erfolgsgeschichte der Marke. Mit dem Einstieg in die Kompaktklasse und der Ausweitung des Modellangebots durch zusätzliche 4MATIC- und S-Modelle hatte Mercedes-AMG bereits zusätzliche Kundengruppen in neuen und etablierten Märkten erreicht. Darüber hinaus wurde im Rahmen der »AMG Green Performance Strategy« der Flottenverbrauch in den vergangenen fünf Jahren mit umfangreichen technischen Maßnahmen um 35% reduziert. Durch neue Motorentechnologien sowie umfassenden Leichtbau werden die AMG Modelle noch effizienter und gehören heute schon zu den emissionsärmsten Fahrzeugen in ihren jeweiligen Segmenten.

Neue smart Modelle – der Beginn einer neuen Ära. Im Juli 2014 hat die Marke smart der Presse und der Weltöffentlichkeit zwei komplett neu entwickelte Fahrzeuge präsentiert. Der smart fortwo behielt seine kompromisslose »Kürze« von 2,69 m bei, der 3,49 m kurze forfour verbindet smart-typische Eigenschaften mit einem großzügigen Raumgefühl sowie cleveren Beladungsmöglichkeiten. Das Fahrwerk nimmt Anleihen an der Technik größerer Mercedes-Baureihen, und durch die rund 10 cm breitere Spur wurden die Fahreigenschaften gegenüber dem Vorgänger deutlich verbessert. Der smart fortwo ist mit einem Wendekreis von 6,95 m Weltmeister dieser Disziplin, und der smart forfour erreicht mit 8,65 m ebenfalls eine herausragende Agilität. Damit sind beide für die Anforderungen im urbanen Raum bestens gerüstet. Maßgeschneiderte Entertainmentangebote und clevere Connectivity-Lösungen lassen keine Wünsche offen.



Der smart fortwo wurde in nahezu allen Bereichen verbessert und verspricht mit vielen innovativen Details noch mehr Spaß in der Stadt.



Als Lifestyle-Kombi verbindet das neue C-Klasse T-Modell dynamisches Design, hochklassiges Interieur und innovative Technik.

Darüber hinaus überzeugen die neuen smart Modelle mit einer in ihrem Marktsegment wegweisenden Sicherheitsausstattung, wie zum Beispiel der verstärkten Tridion-Zelle, umfassenden Airbag-Lösungen sowie Assistenzsystemen, die sonst dem Premiumbereich vorbehalten sind. Seit November 2014 werden die neuen fortwo und forfour Modelle in den europäischen Märkten ausgeliefert, weitere Märkte folgen im Jahr 2015.

Auch im Jahr des Modellwechsels konnte smart den Absatz mit insgesamt 92.500 (i.V. 98.200) Fahrzeugen vergleichsweise stabil halten. Im Markt für Elektrofahrzeuge war der smart fortwo electric drive² weiterhin sehr erfolgreich.

Weichen für weiteres Wachstum in China gestellt. Mit insgesamt neun Modellneuheiten, die wir im Jahr 2014 in China eingeführt haben, sowie durch die Stärkung des Vertriebsnetzes und umfangreiche Investitionen in unsere lokalen Produktions- und Forschungsstandorte haben wir im Jahr 2014 in China die Voraussetzungen für weiteres Wachstum geschaffen. Die bereits im Jahr 2013 eingeleitete Zusammenführung unserer Marketing- und Vertriebsaktivitäten zu einer schlagkräftigen Organisationseinheit wurde im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen. Darüber hinaus haben wir unser Vertriebsnetz um über 100 zusätzliche Betriebe in mehr als 50 Städten auf nahezu 450 Händler im ganzen Land erweitert. Um unsere

wachsende Vertriebsorganisation mit hoch qualifizierten Arbeitskräften versorgen zu können, eröffnete im Juli 2014 in Shanghai das weltweit größte Trainingscenter von Mercedes-Benz für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Pkw-Händlerbetrieben. Damit wir den Erwartungen unserer chinesischen Kunden künftig noch besser gerecht werden können, hat im November 2014 das neue Mercedes-Benz Research & Development Center in Peking seine Arbeit aufgenommen. Die Zusammenarbeit mit unserem chinesischen Partner BAIC Motor Corporation haben wir im Berichtsjahr vertieft: Bei Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) werden die Fertigungskapazitäten bis zum Jahr 2015 auf über 200.000 Einheiten erweitert und somit mehr als verdoppelt.

Für zusätzliche Absatzimpulse sorgt seit September 2014 die Langversion der neuen C-Klasse, die in und für China produziert wird. Sie wurde speziell für den chinesischen Markt entwickelt und bietet den Mitfahrern im Fond rund 80 mm mehr Beinfreiheit. Mit hochwertigen Werkstoffen und präzise ausgeführten Details vermittelt das Interieur modernen Luxus.

1 Mercedes-Maybach S 600: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 16,9/ außerorts 8,7/kombiniert 11,7; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 274.

2 smart fortwo electric drive: Stromverbrauch in kWh/100 km 15,1; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.

Mercedes-Benz mit zahlreichen Preisen prämiert. Im Jahr 2014 wurde die Marke Mercedes-Benz erneut mehrfach ausgezeichnet. Nicht nur die klassischen Kriterien Sicherheit, Komfort, Wertbeständigkeit und Umweltverträglichkeit standen dabei im Vordergrund, sondern vor allem auch das faszinierende Design unserer Fahrzeuge und die Innovationskraft der Marke. So haben die Leser des Fachmagazins »Auto Zeitung« bei der Wahl der Autos mit dem besten Design die Marke Mercedes-Benz gleich drei Mal auf den Spitzensitz gesetzt: Der GLA gewann in der Klasse der Geländewagen; die neue C-Klasse siegte bei den Limousinen und wurde darüber hinaus zum Champion aller Klassen gekürt. In fünf von sechs Kategorien wählten die Leser beim AUTO BILD Design Award ein Modell von Mercedes-Benz zum schönsten Auto Deutschlands. Zu den Siegern zählten das neue S-Klasse Coupé, und die C-Klasse war auch hier Design-Champion aller Klassen. Bei der Wahl zum World Luxury Car überzeugte die S-Klasse 69 Top-Journalisten aus 22 Ländern und wurde zum besten Luxusauto weltweit gekürt. Die Marke Mercedes-Benz war in der Studie »Best Global Brands 2014« von Interbrand erneut nicht nur die wertvollste europäische Marke, sondern auch die wertvollste Premium-Automobilmarke der

Welt. Mercedes-Benz ist außerdem die innovationsstärkste Automobilmarke – dies belegt eine Studie des Center of Automotive Management (CAM) und der Unternehmensberatung Pricewaterhouse Coopers (PwC).

Best Customer Experience. Dem Kunden ganz individuell zu begegnen, vom ersten Kontakt über die Beratung und die Probefahrt bis hin zum Kauf und After-Sales-Service – das ist der Anspruch von »Best Customer Experience«. Ziel ist es, für neue, moderne Zielgruppen noch attraktiver zu werden und gleichzeitig loyale Kunden weiterhin an die Marke zu binden. Dazu arbeitet Mercedes-Benz mit einem sogenannten Multi-kanalansatz, der eine Vielzahl von unterschiedlichen Vertriebsformaten flexibel miteinander verknüpft und damit das Angebot der klassischen Mercedes-Benz Showrooms ergänzt. Bereits Ende 2013 startete das Unternehmen als erster Premiumhersteller den Online-Vertrieb von Neufahrzeugen in Zusammenarbeit mit der Niederlassung Hamburg. Das Pilotprojekt wurde Anfang 2014 auf Warschau ausgedehnt. Die Auswertung der vereinbarten Probefahrten zeigt, dass über diesen Vertriebskanal vor allem junge Leute erreicht werden.



Progressiv und unverwechselbar: Der neue CLA Shooting Brake verbindet perfekt die Emotion eines Coupés mit der Intelligenz eines Shooting Brake.



Sportwagen in reinster Form: Der neue Mercedes-AMG GT bietet Rennstrecken-Performance mit hoher Alltagstauglichkeit für Enthusiasten.

Ein wichtiger Bestandteil von »Best Customer Experience« ist die im März 2014 vorgestellte Dienstleistungsmarke »Mercedes me«. Mercedes me ist der bequeme Zugang zu bestehenden, aber auch künftigen Dienstleistungsangeboten des Unternehmens – jederzeit verfügbar auf der digitalen Plattform www.mercedes.me. Mercedes me ist heute bereits in 15 Ländern verfügbar und an das vor Ort verfügbare Dienstleistungsangebot angepasst. vgl. S. 30f.

Ausbau des globalen Produktionsnetzwerks. Um die Ziele unserer Wachstumsstrategie 2020 zu erreichen, schaffen wir weltweit zusätzliche Kapazitäten und entwickeln unser flexibles und hocheffizientes Produktionsnetzwerk kontinuierlich weiter. Zahlreiche Investitionsentscheidungen unterstreichen die Bedeutung der deutschen Werke in ihrer Rolle als Kompetenzzentren. So haben wir in die Modernisierung und Neuausrichtung unserer deutschen Pkw- und Motorenwerke im Jahr 2014 mehr als 3 Mrd. € investiert. Darüber hinaus erweitern wir die Produktionskapazitäten für unsere Fahrzeuge vor allem in den USA und in China. Um die wachsenden Materialströme im weltweiten Produktionsverbund effizient und flexibel zu organisieren, wird ein neues Logistikzentrum am Standort Speyer errichtet. Hier entsteht die Drehscheibe für die Versorgung unserer Pkw-Werke in China, Südafrika und den USA. Die neue C-Klasse ist unser erstes Fahrzeug, das gleichzeitig auf vier Kontinenten gefertigt wird. Innerhalb von nur sechs Monaten ist die Produktion zunächst im Werk Bremen und danach in East London (Südafrika), Tuscaloosa (USA) und schließlich auch in Peking angelaufen. Dort wird die Langversion der C-Klasse produziert. Als sogenanntes Lead-Werk steuert das Werk Bremen die globale Fertigung der C-Klasse, von der Werkzeugstrategie über die Schulung der Kollegen aus den internationalen Standorten bis hin zur Produktqualität. So stellen wir sicher, dass von Anfang an Top-Qualität an allen Produktionsstandorten gewährleistet ist.

Weltmeistertitel in der Formel 1. Dank innovativer Hybridtechnologie und einer hervorragenden Teamleistung hat MERCEDES AMG PETRONAS im Jahr 2014 mit großem Vorsprung die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft in der Formel 1 gewonnen. Dabei haben unsere beiden Fahrer nahezu alle Rennen dominiert. Weltmeister wurde Lewis Hamilton, und Platz zwei ging an Nico Rosberg. Der Hybridantrieb des Weltmeisterfahrzeugs F1 W05 Hybrid war das effizienteste und erfolgreichste Antriebsaggregat im Wettbewerb. Nicht zuletzt auch deshalb war die Bilanz der Rennsaison herausragend: Bei insgesamt 19 Rennen gab es 16 Siege (davon elf Doppelsiege), 31 Podiumsplätze und 18 Pole-Positions. Da die neuen Formel-1-Regularien die Verbrauchseffizienz der Fahrzeuge in den Vordergrund rücken, können wir die Erfahrungen aus dem Rennsport, zum Beispiel in der Hybridtechnologie und im Leichtbau, nun verstärkt auch in der Serie nutzen.

CO₂-Ausstoß weiter gesenkt. Mit unseren neuen Motoren und besonders sparsamen Modellvarianten konnten wir den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der von uns in der Europäischen Union verkauften Pkw im Berichtsjahr nochmals deutlich von 134 auf 129 g/km verringern. Nicht zuletzt auch die neuen Modelle der Kompaktklasse sowie unsere effizienten Hybridantriebe haben hierzu beigetragen. Bis zum Jahr 2016 wollen wir die durchschnittlichen CO₂-Emissionen unserer Neuwagenflotte in der Europäischen Union auf 125 g/km senken.

vgl. S. 109f.

Daimler Trucks.

Daimler Trucks untermauert seine Position als Technologieführer. Zahlreiche neue Modelle sowie neue, wegweisende Technologien, allen voran der autonom fahrende Mercedes-Benz Future Truck 2025, prägten das Jahr 2014 bei Daimler Trucks. Ein starkes Produktpotfolio und eine positive Marktentwicklung in der NAFTA-Region und in Japan führten zum höchsten Absatz seit dem Jahr 2006. Unsere auf den drei Säulen Technologieführerschaft, globale Ausrichtung und intelligente Plattformen basierende Strategie bewährt sich. Sie verschafft uns eine starke Wettbewerbsposition in unseren Kernmärkten und ermöglicht die erfolgreiche Expansion in neue Märkte und Marktsegmente. So konnten wir die Herausforderungen in Europa und Lateinamerika meistern und das Jahr insgesamt erfolgreich abschließen.

C.03

Daimler Trucks

	2014	2013	14/13
€-Werte in Millionen	Veränd. in %		
EBIT	1.878	1.637	+15
Umsatz	32.389	31.473	+3
Umsatzrendite (in %)	5,8	5,2	-
Sachinvestitionen	788	839	-6
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.188	1.171	+1
davon aktiviert	34	79	-57
Produktion	497.710	490.280	+2
Absatz	495.668	484.211	+2
Beschäftigte (31.12.)	82.743	79.020	+5

C.04

Absatz Daimler Trucks

	2014	2013	14/13
in 1.000 Einheiten	Veränd. in %		
Gesamt	496	484	+2
Westeuropa	57	66	-13
davon: Deutschland	29	33	-13
Großbritannien	8	9	-14
Frankreich	6	9	-37
NAFTA	161	135	+19
davon: USA	142	118	+20
Lateinamerika (ohne Mexiko)	47	59	-21
davon: Brasilien	32	39	-17
Asien	167	163	+3
davon: Japan	44	38	+14
Indonesien	58	65	-10
<i>nachrichtlich:</i>			
BFDA (Auman Trucks)	99	103	-4
Gesamt (einschließlich BFDA)	595	588	+1

Zuwächse bei Absatz, Umsatz und Ergebnis. Daimler Trucks konnte den Absatz im Jahr 2014 um 2% auf 495.700 Einheiten leicht steigern. Damit einhergehend wuchs auch der Umsatz auf 32,4 Mrd. € (i. V. 31,5 Mrd. €). Das EBIT lag mit 1,9 Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert. Darin enthalten sind Aufwendungen in Höhe von 149 Mio. € für Personalmaßnahmen in Brasilien und Deutschland sowie Aufwendungen aus der Abwertung des Beteiligungsbuchwertes an Kamaz. Geprägt war das Jahr 2014 von sehr unterschiedlichen Entwicklungen in den einzelnen Regionen. Schwache Konjunkturaussichten, aber auch Unsicherheiten aufgrund bevorstehender Wahlen belasteten vor allem in Lateinamerika und Indonesien die Absatzentwicklung. In Europa machten sich Auswirkungen des Anfang 2014 neu eingeführten Emissionsstandards Euro VI im Markt bemerkbar. Zudem beeinflussten die schwache wirtschaftliche Dynamik sowie die politisch schwierige Situation in Osteuropa die Verkaufszahlen. Ganz anders war die Lage in Nordamerika und Japan: Dort profitierte Daimler Trucks von der sehr guten Nutzfahrzeugkonjunktur. Zudem schlügen sich die erfolgreich umgesetzten Maßnahmen des Effizienz- und Wachstumsprogramms »Daimler Trucks #1« positiv im Ergebnis nieder.

Daimler Trucks #1 erfolgreich auf der Zielgeraden. Das Exzellenzprogramm »Daimler Trucks #1« wurde im Berichtsjahr erfolgreich vorangetrieben. Bis zum Ende des Jahres 2014 wurden dafür weltweit über 10.000 Initiativen implementiert. Das Programmziel von 1,6 Mrd. € wird 2015 mit Eintreten der vollen Jahreswirkung dieser Maßnahmen erreicht werden.

Daimler Trucks #1 verfolgt das Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität von Daimler Trucks nachhaltig zu stärken. Seit Beginn des Programms arbeiten alle Bereiche kontinuierlich an der Steigerung von Absatz und Effizienz. Dazu wurden in allen Regionen zahlreiche Maßnahmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette definiert und umgesetzt. So konnten wir weltweit erhebliche Einsparungen bei Produktions-, Material- und Fixkosten erzielen. Durch die Produktoffensive und die systematische Erschließung neuer Märkte wurden darüber hinaus weitere Wachstumspotenziale realisiert.



Kraftpaket mit Stern: Der Mercedes-Benz SLT kann – als Actros- oder Arocs-Variante – schwerste Lasten bis zu 250 Tonnen ziehen.

Zusätzlich sind bereichsübergreifend strategische Initiativen zur Nutzung globaler Synergiepotenziale erfolgreich auf den Weg gebracht worden. Eines der Ergebnisse von Daimler Trucks #1 ist das neu geschaffene Modulmanagement, mit dem im Rahmen von Pilotprojekten markenübergreifend erste Skaleneffekte realisiert wurden. Unterstützt wurde dies durch eine organisatorische Zusammenlegung und die damit verbundene optimale Verzahnung mit den Bereichen Entwicklung und Einkauf.

Früchte trägt auch die Harmonisierung des Geschäfts von Daimler Trucks in Asien. Mit dem neuen »Asia Business Model« werden durch eine weitgehende Kooperation in den Bereichen Entwicklung, Produktion und Vertrieb Synergie- und Wachstumsspotenziale unserer japanischen und indischen Tochtergesellschaften erschlossen. So liefert Daimler Trucks unter der Marke FUSO mittelschwere und schwere Lkw aus indischer Fertigung in die zukunftsträchtigen Märkte Südostasiens und Afrikas, um dort noch stärker an den Wachstumschancen dieser Region zu partizipieren. Mit Produktionsbeginn der Linkslenker-Varianten sowie der Euro-IV- und Euro-V-Ausführungen kann zudem der Export dieser Fahrzeuge in den Mittleren Osten sowie nach Lateinamerika aufgenommen werden.

Hervorragende Produktakzeptanz dank niedriger Gesamtbetriebskosten. Auch im Jahr 2014 konnte Daimler Trucks bei den Verkaufszahlen zulegen und erreichte mit 495.700 Einheiten den höchsten Absatzwert seit 2006. Die hohe Marktakzeptanz unserer Produkte liegt nicht zuletzt darin begründet, dass sich Daimler Trucks konsequent an den Kundenbedürfnissen orientiert. Belegen lässt sich dies durch äußerst wettbewerbsfähige Lkw-Gesamtbetriebskosten, das wichtigste Kaufargument für unsere Kunden. In allen Regionen steht für uns deshalb insbesondere die Steigerung der Verbrauchseffizienz im Vordergrund: Der Actros in Euro-VI-Ausführung in Europa, der Freightliner Cascadia Evolution in Nordamerika sowie der FUSO Super Great V in Japan sind Vorreiter in Sachen Kraftstoffeffizienz.

Dass die Mercedes-Benz Produkte hervorragend angenommen werden, zeigt sich in unserer Spitzenplatzierung im mittelschweren und schweren Segment in **Westeuropa**: In einem schwierigen Marktumfeld gelang es uns, den Marktanteil leicht auf 24,4% zu steigern (i. V. 24,1%). Der Absatz blieb mit 57.400 Einheiten um 13% unter dem Vorjahr. Die allgemein schwache Konjunkturentwicklung und der negative Effekt der Euro-VI-Einführung Anfang 2014 belasteten den Lkw-Markt. Vor allem im vierten Quartal machte sich die negative Entwicklung bemerkbar, da das Vergleichsquartal erheblich von den vorgezogenen Käufen beeinflusst war. In **Osteuropa** lag der Absatz mit 33.900 Einheiten unter dem des Vorjahrs. Dabei konnte der Anstieg in der Türkei auf das Rekordniveau von 22.200 Einheiten den Rückgang in den anderen ost-europäischen Ländern nicht ausgleichen. In Russland führte die politisch wie wirtschaftlich anhaltend schwierige Situation zu einem deutlichen Nachfragerückgang.



Verkaufsschlager in Nordamerika: der Freightliner Cascadia Evolution mit hocheffizientem Antriebsstrang und geringem Kraftstoffverbrauch.

In **Lateinamerika** ging unser Absatz aufgrund der ausbleibenden Wirtschaftsdynamik deutlich zurück. In unserem Hauptmarkt Brasilien verzeichneten wir einen Rückgang um 17 % auf 32.200 Einheiten. Die schwache wirtschaftliche Entwicklung führte zu starker Kaufzurückhaltung im gesamten Markt. In diesem schwierigen Umfeld gelang es uns, mit unseren Mercedes-Benz Fahrzeugen den Marktanteil im mittelschweren und schweren Segment auf 25,8 % auszubauen (i. V. 24,7 %). Um in diesem strategisch wichtigen Markt weiterhin wettbewerbsfähig zu sein und flexibel auf Marktveränderungen reagieren zu können, investieren wir in den kommenden Jahren kräftig in Produktion und Produkte.

In der **NAFTA-Region** waren wir mit einem Marktanteil von 37,2 % im vergangenen Jahr erneut mit Abstand Marktführer in den Gewichtsklassen 6-8 (i. V. 38,2 %). Der Absatz stieg auf einen Rekordwert von 161.500 Fahrzeugen. Dies entspricht einem Anstieg von 19 % gegenüber 2013. Der Freightliner Cascadia Evolution, seit 2013 im Produktpool und Benchmark im Kraftstoffverbrauch, trug wesentlich zum herausragenden Absatzerfolg in der Region bei. Unsere Kunden in Nordamerika schätzen mehr und mehr den Vorteil eines integrierten Heavy-Duty-Antriebsstrangs aus einer Hand, bei dem der Motor, die Achsen und das Getriebe von Daimler Trucks stammen und somit perfekt aufeinander abgestimmt sind. Die zum Ende des Jahres 2015 geplante Ausweitung der Produktion des Getriebes »DT12« auf Nordamerika ist ein weiterer Meilenstein im Ausbau unseres globalen und flexiblen Produktionsnetzwerks.

In **Asien** entwickelten sich die Absatzzahlen im vergangenen Jahr insgesamt positiv, jedoch in den einzelnen Regionen sehr unterschiedlich: Während der Absatz in Japan und Indien anstieg, verzeichnete Indonesien einen Rückgang. In **Japan** lag unser Absatz mit 43.900 Einheiten um 14 % über dem Vorjahreswert. Das Absatzplus war vor allem im ersten Quartal 2014 deutlich spürbar, da viele Kunden ihre Käufe aufgrund der zum 1. April erhöhten Mehrwertsteuer vorzogen. Danach waren zwar geringere Anstiege erkennbar, jedoch blieb der von einigen Marktbeobachtern erwartete Absatzeinbruch aus. Wir konnten unseren Marktanteil erfolgreich verteidigen und erreichten im japanischen Lkw-Gesamtmarkt einen Marktanteil von 20,1 (i.V. 20,2)%. In **Indonesien** steigerten wir unseren Marktanteil auf 47,4 (i. V. 46,9)%. Dennoch sank unser Absatz aufgrund des stark rückläufigen Marktes im Vergleich zum Vorjahr um 10% auf 58.300 Einheiten. In **Indien** hingegen lag unser Absatz in einem leicht rückläufigen Markt über dem Wert des Vorjahrs und erreichte 10.300 (i. V. 6.500) Einheiten. Das inzwischen gut ein Dutzend Modelle umfassende, attraktive Produktportfolio wird über ein Netzwerk aus mittlerweile rund 80 Händlerbetrieben angeboten. Das Verkaufsnetz soll auch in 2015 weiter ausgebaut werden.

Daimler-Nutzfahrzeugtochter MFTBC weitet Kooperationen aus. Die japanische Nutzfahrzeugtochter von Daimler, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), und Nissan Motor Co. Ltd. (Nissan) bauten ihre Kooperation im Berichtsjahr weiter aus. Beide Unternehmen gaben Anfang Oktober 2014 die Unterzeichnung eines Vertrags über die Lieferung von Transportsystemen bekannt. Die Transporter werden künftig als Komplettfahrzeuge von Nissan geliefert und an gewerbliche Kunden der Marke FUSO in Exportmärkten verkauft. Im Rahmen des Vertrags liefert Nissan seinen »NV350 Urvan« Transporter an MFTBC. Der Verkauf des Fahrzeugs als »FUSO Canter Van« im Mittleren Osten begann bereits Ende 2014. Die neue Vereinbarung ergänzt eine bestehende strategische Zusammenarbeit zwischen MFTBC und Nissan auf dem japanischen Markt: MFTBC liefert seine leichten Lkw-Plattform an Nissan und erhält im Gegenzug deren leichten Lkw-Plattform. Darüber hinaus liefert MFTBC seit September 2014 auch Leicht-Lkw an die UD Trucks Corporation. Die Fahrzeuge basieren ebenfalls auf der leichten FUSO Lkw-Plattform und werden unter dem Namen »Kazet« in Japan angeboten.

Veräußerung der Anteile an RRPSh. Im ersten Quartal 2014 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG beschlossen, den Anteil von 50 % an der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSh) an den Partner Rolls-Royce Holdings plc (Rolls-Royce) zu übertragen. Daimler hat dafür eine im Jahr 2011 mit Rolls-Royce vereinbarte Put-Option auf seine Beteiligung an der RRPSh ausgeübt. Im August 2014 wurde die Veräußerung des Anteils an der RRPSh abgeschlossen. Im Gegenzug flossen Daimler finanzielle Mittel in Höhe von 2,4 Mrd. € zu.



Erweitertes Produktpotential beim jüngsten Markenmitglied: BharatBenz stellte im Jahr 2014 die Sattelzugmaschinen 4928TT und 4023TT vor.

Erfolgreiche Zusammenarbeit mit unserem Partner in China.

Die Daimler AG hält einen 50 %-Anteil an der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), einem Joint Venture mit Beiqi Foton Motor Co, Ltd. Die Produktion von mittelschweren und schweren Lkw der Marke Auman begann Mitte 2012. Durch diese Kooperation sichert sich Daimler Trucks die wichtige Präsenz im chinesischen Lkw-Markt. Der Absatz von Auman Fahrzeugen ging im Berichtszeitraum marktbedingt um 4 % auf 99.200 Einheiten zurück. Seit Beginn des Joint Ventures wurden bereits mehr als 230.000 Auman Lkw verkauft.

Starke Präsenz durch neue Produkte. Daimler Trucks präsentierte im vergangenen Jahr neue Modelle rund um den Globus, nachdem bereits in den Vorjahren die Euro-VI-Flotte erfolgreich eingeführt worden war. Im ersten Quartal 2014 bildeten die Actros und Arocs Schwerlastzugmaschinen (SLT) den Abschluss der Euro-VI-Offensive. Hierbei handelt es sich um maßgeschneiderte Lkw, die bis zu 250 t Gewicht bewegen und häufig über 50 m lang sind. Produziert werden die Fahrzeuge im elsässischen Mercedes-Benz Werk in Molsheim.

Der neue Western Star 5700XE wurde im Herbst 2014 vorgestellt und ist ab 2015 für unsere Kunden in Nordamerika verfügbar. Viele neue aerodynamische Eigenschaften verringern den Luftwiderstand und erhöhen dadurch die Kraftstoffeffizienz. Die besten Verbrauchswerte werden erreicht, wenn die Modelle mit einem integrierten Antriebsstrang von Daimler Trucks ausgestattet werden. Das Zusammenspiel aus Motor, Achse und dem automatischen Getriebe »DT12« der Marke Detroit mit intelligentem Antriebsstrangmanagement führt zu einem Höchstmaß an Effizienz.

In Japan erweiterte der neue Schwerlastwagen FUSO Super Great V die Produktpalette. Auch dieser Lkw setzt neue Maßstäbe bei der Wirtschaftlichkeit. Zum geringeren Kraftstoffverbrauch trägt der optimierte 6R10-Motor bei, eine bewährte und kontinuierlich weiterentwickelte Technologie auf Basis der »Heavy-Duty-Engine Platform«, kombiniert mit einem neu entwickelten asymmetrischen Turbolader. Darüber hinaus ist der neue Super Great V der einzige Lkw, bei dem alle Modelle bereits jetzt den ab 2015 in Japan geltenden Kraftstoffeffizienzstandard (FES) 2015 um bis zu 5 % übertreffen.

Aber nicht nur in den Märkten Europas, Nordamerikas und Japans wartete Daimler mit neuen Produkten auf, auch in den Schwellenländern zeigt unsere Produkt offensive Erfolge. In Indien erweitern seit Anfang 2014 neue Sattelzugmaschinen und ein Lkw für den Baustellen- und Bergbau Einsatz das BharatBenz Produktpotential. Bereits im dritten Quartal wurde das nächste Highlight präsentiert: der BharatBenz 3143 mit geplantem Serienstart im zweiten Halbjahr 2015. BharatBenz bedient als erste indische Marke das Segment oberhalb von 400 PS, das bisher von den europäischen Marken dominiert wird. Ein weiteres Beispiel für die steigende globale Präsenz von Daimler Trucks sind die Modelle der FUSO Baureihen FI und FJ. Die mittelschweren und schweren Lkw der japanischen Marke werden ebenfalls von Daimler India Commercial Vehicles (DICV) in Chennai produziert und in vielversprechende Märkte Südostasiens und Afrikas exportiert.

Erfolgreicher Messeauftritt auf der IAA.

Auf der 65. IAA Nutzfahrzeuge in Hannover im September 2014 präsentierte Daimler Trucks zahlreiche Fahrzeug-Weltpremieren, umfassende Dienstleistungen sowie den spektakulären Mercedes-Benz Future Truck 2025. Dieser autonom fahrende Lkw ist zentraler Baustein für das Transportsystem der Zukunft. Der Future Truck 2025 schont Ressourcen, reduziert Emissionen aller Art, gewährleistet höchstmögliche Verkehrssicherheit und steigert die Vernetzung im Straßenverkehr. Radarsensoren und Kameratechnik ermöglichen es dem Future Truck 2025, unabhängig von anderen Fahrzeugen oder Leitzentralen autonom zu fahren. Mercedes-Benz bündelt diese Technik in dem hochintelligenten System »Highway Pilot«, ähnlich dem Autopiloten eines Flugzeugs. Bereits im Juli 2014 haben wir die wegweisende Technologie des Future Truck 2025 mit einer Premierenfahrt auf einem Autobahnteilstück bei Magdeburg der Weltöffentlichkeit vorgestellt. Auf den Seiten  14 ff. dieses Geschäftsberichts sind der Future Truck und seine Weltpremiere ausführlich dargestellt.

Auf der IAA Nutzfahrzeuge wurde der Future Truck 2025 mit neuem Exterieur- und Interieur-Design sowie zahlreichen Produktinnovationen präsentiert, darunter auch das neue Sicherheitssystem »Blind Spot Assist«. Dieses System will Daimler in den nächsten Jahren in Serie bringen und untermauert damit seine wichtige Rolle bei aktiver Sicherheit auf dem Weg zum unfallfreien Fahren. Radarsensoren überwachen die Seiten des Lkw und warnen vor anderen, für den Fahrer nicht sichtbaren Verkehrsteilnehmern links und rechts des Lkw.

FUSO Canter E-Cell im Kundenversuch. FUSO Fahrzeuge sind Vorreiter für »grüne« Antriebe bei den leichten Nutzfahrzeugen: Der erste in einer Kleinserie gefertigte, rein elektrisch angetriebene leichte Lastwagen fährt emissionsfrei und nahezu geräuschlos. Gebaut wird der Canter E-Cell für den europäischen Markt im Werk Tramagal in Portugal. Im Juli 2014 sind erste Fahrzeuge für einen Kundenversuch ausgeliefert worden. Dieser Kundenversuch des FUSO Canter E-Cell unter Alltagsbedingungen ist auf ein Jahr angelegt. Die Übergabe der Fahrzeuge an die portugiesischen Kunden war ein weiterer Höhepunkt im Jubiläumsjahr des Werks Tramagal, das vor 50 Jahren mit der Fertigung von Lkw begann.

Mercedes-Benz Vans.

Mercedes-Benz Vans erzielte im Jahr 2014 einen neuen Absatzrekord mit zweistelligen Wachstumsraten in der Kernregion Westeuropa sowie in den USA. Im Berichtsjahr führten wir erfolgreich unsere Produktoffensive fort und erneuerten die Produkte im Segment der Mid-Size Vans. Mit der neuen Großraumlimousine V-Klasse und dem speziell auf die Bedürfnisse von gewerblichen Kunden zugeschnittenen Vito setzt Mercedes-Benz Vans Maßstäbe in Bezug auf Kundenorientierung, Technologie, Design und Nachhaltigkeit. Durch unsere innovativen Produkte und weitere Effizienzverbesserungen ist es uns gelungen, das Ergebnis erneut zu steigern. Unsere Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global« führen wir fort.

Absatz, Umsatz und Ergebnis über Vorjahresniveau.

Mercedes-Benz Vans erzielte im Geschäftsjahr 2014 einen neuen Absatzrekord; die Auslieferungen stiegen um 9% auf 294.600 Einheiten. Der Umsatz lag mit 10,0 (i.V. 9,4) Mrd. € ebenfalls über dem Vorjahresniveau. Das EBIT erreichte 682 Mio. €; das Vorjahresergebnis wurde damit um 8% übertroffen. Das Ergebnis war von der sehr positiven Absatzentwicklung geprägt. Zudem wirkten sich Maßnahmen aus dem Effizienzprogramm »Performance Vans« erfolgreich aus. Zu diesen zählten unter anderem die effiziente Gestaltung der Fertigungsprozesse nach den Produktanläufen, die Optimierung des Materialeinsatzes sowie die konsequente Nutzung der Potenziale auf den europäischen und nordamerikanischen Transportermärkten. ↗ **C.05**

Wachstumskurs fortgesetzt. Mercedes-Benz Vans verkaufte im Jahr 2014 weltweit 294.600 Fahrzeuge. Dies ist ein neuer Absatzrekord und gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von 9%. Während wir uns mit den Modellen Sprinter, Vito und Citan hauptsächlich an gewerbliche Kunden richten, steht bei den Modellen Viano und V-Klasse die private Nutzung im Vordergrund. In Westeuropa, unserem wichtigsten Markt, konnten wir den Absatz um 12% auf 190.000 Einheiten steigern. Hier haben vor allem die südeuropäischen Märkte aufgeholt. Vom Stadtlieferwagen Citan setzte Mercedes-Benz Vans in Westeuropa 20.700 (i.V. 17.700) Einheiten ab. Der Absatz von mittelgroßen und großen Transportern stieg um 12% auf 169.400 Einheiten. Besonders kräftig waren auch die Zuwächse im Heimatmarkt Deutschland (+12%), wo wir ebenfalls einen neuen Rekordwert erzielten. Trotz eines schwierigen wirtschaftlichen Marktumfelds steigerte Mercedes-Benz Vans seine Verkäufe in Osteuropa auf 30.800 Einheiten – ein Plus von 14% gegenüber dem Vorjahr. Darin sind 6.700 Sprinter Classic enthalten, die in Russland produziert und verkauft wurden. Unser Sprinter ist auch in den USA weiterhin auf Erfolgskurs: Mit 25.800 (i.V. 22.800) verkauften Einheiten steigerten wir unseren Marktanteil auf einen Bestwert von 8,9%. Der Absatz in China lag mit 12.800 Einheiten leicht über Vorjahresniveau. In Lateinamerika ging der Absatz aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen um 18% auf 16.100 Fahrzeuge zurück.

C.05

Mercedes-Benz Vans

	2014	2013	14/13
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
EBIT	682	631	+8
Umsatz	9.968	9.369	+6
Umsatzrendite (in %)	6,8	6,7	-
Sachinvestitionen	304	288	+6
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	293	329	-11
davon aktiviert	68	139	-51
Produktion	299.008	270.675	+10
Absatz	294.594	270.144	+9
Beschäftigte (31.12.)	15.782	14.838	+6

C.06

Absatz Mercedes-Benz Vans

	2014	2013	14/13
Veränd. in %			
Gesamt	294.594	270.144	+9
Westeuropa	190.019	169.175	+12
davon: Deutschland	79.898	71.520	+12
Osteuropa	30.758	26.876	+14
USA	25.832	22.802	+13
Lateinamerika (ohne Mexiko)	16.063	19.580	-18
China	12.837	12.705	+1
Übrige Märkte	19.085	19.006	+0

Vom Sprinter verkauften wir im Berichtsjahr weltweit 186.300 Einheiten – ein Plus von 12 % gegenüber dem Vorjahr und ein neuer Rekordwert. Im Segment der Mid-Size Vans (inklusive der neuen V-Klasse) konnten wir im Geschäftsjahr trotz der Modellwechsel das Vorjahresniveau ebenfalls deutlich übertreffen und insgesamt 86.000 (i. V. 80.900) Einheiten absetzen. Die Nachfrage nach dem Stadtlieferwagen Citan stieg um 10% auf 22.100 Fahrzeuge.

Der Maßstab bei den Großraumlimousinen: die neue Mercedes-Benz V-Klasse. Sie ist ein weiterer Meilenstein in unserer globalen Wachstumsstrategie und die Spitzen-Großraumlimousine mit dem Stern: die neue Mercedes-Benz V-Klasse. Mit diesem Fahrzeug definiert Mercedes-Benz Vans die Großraumlimousine neu und setzt sowohl ästhetisch als auch technologisch Maßstäbe in ihrem Segment. Mit ihrem Design, das der neuen Mercedes-Benz Pkw-Formensprache folgt, hebt sich die V-Klasse bereits optisch aus der Masse hervor und strahlt modernen Luxus aus. Dieses Fahrzeugdesign hat auch die Expertenjury des Red Dot Award überzeugt: Bei einem der weltweit größten Wettbewerbe für Designqualität wurde die V-Klasse für ihr Produktdesign ausgezeichnet.

Mit einer Vielzahl von Assistenzsystemen, die Sicherheit und Komfort verbinden, setzt sich die V-Klasse von ihrer Konkurrenz ab. Dazu gehören unter anderem der serienmäßige Seitenwind-Assistent, der Aufmerksamkeits-Assistent und der optionale Active-Park-Assistent. Völlig neu ist die moderne Multimediasystemgeneration mit einem Touchpad zur Bedienung aller Telematikfunktionen. Weiterhin überzeugt die V-Klasse mit einem großzügigen Raumangebot und vielseitigen Sitz- und Ladekonfigurationen. Mit einer separat zu öffnenden Heck-scheibe zum komfortablen Ein- und Ausladen wird der Zugriff auf eine zweite Ladeebene ermöglicht. Für beste Effizienz sorgen modernste Turbodieselmotoren mit herausragend niedrigen Verbrauchswerten. Im Fokus der neuen V-Klasse stehen drei Kundengruppen: Familien, freizeitaktive Menschen mit umfassenden Sport- und Outdoor-Ausrüstungen sowie Betreiber von luxuriösen VIP- oder Hotel-Shuttles. Nach der Weltpremiere im Januar 2014 und dem Start der Fertigung in unserem spanischen Werk Vitoria Anfang März ist die neue V-Klasse seit Ende Mai im Markt verfügbar.



Äußerst effizient, vorbildlich sicher und einzigartig komfortabel: Mit der V-Klasse definiert Mercedes-Benz die Großraumlimousine neu.



Der Mercedes-Benz Sprinter: die unangefochtene Nummer eins in seiner Klasse.

Der neue Marco Polo: die perfekte Verbindung von Freizeit und Alltag. Das neu entwickelte Reisemobil setzt neue Akzente in seinem Segment. Modernes Design, höchste Funktionalität und Alltagstauglichkeit zeichnen den Marco Polo aus. Ausgestattet mit Küche, Kleiderschrank und höchst komfortablen Betten bietet das Reisemobil Platz für bis zu vier Personen. Dank der kompakten Karosserie und der Fahrzeugtechnik fährt sich der Marco Polo so dynamisch, komfortabel und sparsam wie ein Mercedes-Benz Pkw – und kann in alle gängigen Parkhäuser und Waschanlagen einfahren. Für vorbildliche Sicherheit sorgen eine Vielzahl von innovativen Fahrerassistenzsystemen. Dass der Marco Polo auch bei den Kunden hoch im Kurs steht, zeigt sich am Gewinn des Preises für das Kompakt-Reisemobil des Jahres 2015. Dieser Leserpreis wird jedes Jahr vom Fachmagazin promobil verliehen.

Der neue Vito: der zweite Welttransporter von Mercedes-Benz Vans. Das zweite große Produkt-Highlight bei Mercedes-Benz Vans im Jahr 2014 war der Start des neuen Mercedes-Benz Vito. Mit dem Vito setzen wir den Maßstab im Segment der mittleren Transporter. Bei der Weltpremiere Ende Juli in Berlin präsentierte Mercedes-Benz Vans den vielseitigen Transporter zwischen 2,5 t und 3,2 t zulässigem Gesamtgewicht erstmals der Öffentlichkeit. Der neue Vito bietet ein ganzes Bündel an Spitzenleistungen: Als erstes Fahrzeug seiner Klasse gibt es den neuen Vito mit drei Antriebsarten (Hinterrad-, Vorderrad- und Allradantrieb), und er ist damit in der Lage, jegliche Kundenanforderungen zu erfüllen. Daneben zeichnet er sich durch eine hohe Nutzlast und effiziente Motoren aus. Mit dem BlueEFFICIENCY-Paket kommt der Vito auf einen Normverbrauch von gerade mal 5,7 Litern pro 100 km – kein Wettbewerber schafft weniger. Darüber hinaus überzeugt auch der Vito mit zahlreichen innovativen Sicherheits- und Assistenzsystemen, wie Seitenwind-Assistent, Aufmerksamkeits-Assistent ATTENTION ASSIST, ADAPTIVE ESP und Reifendrucküberwachung. Diese Systeme sind alle serienmäßig an Bord. Zusätzlich haben wir uns mit dem Vito Tourer speziell im Personentransport neu auf-

gestellt und eine eigene Modellfamilie mit drei Ausstattungsvarianten geschaffen. Seit Mitte August wird der neue Vito im Werk in Vitoria produziert, und seit Oktober ist der Vito im Markt verfügbar. Mercedes-Benz Vans hat im Rahmen des Modellwechsels rund 190 Mio. € in das Werk in Spanien investiert, vor allem in die Modernisierung und die Neugestaltung von Rohbau, Lackierung und Montage. Nach dem Sprinter überträgt Mercedes-Benz Vans die Strategie »Mercedes-Benz Vans goes global« nun auf den Vito: Ab dem Jahr 2015 bringen wir den Vito auch in Nord- und Lateinamerika auf die Straße.

Langfristige Produktionsstrategie für nächste Sprinter-Generation festgelegt. Die Weichen für die Zukunft des Sprinter sind gestellt: Im Oktober haben wir hohe Investitionen für die Produktion der nächsten Sprinter-Generation beschlossen. Als einziger Hersteller im Segment großer Transporter wird Mercedes-Benz Vans auch die nächste Generation des Sprinter in Deutschland produzieren. Dazu wird Mercedes-Benz Vans insgesamt 450 Mio. € in die Modernisierung der Werke Düsseldorf und Ludwigshafen investieren und so die Wettbewerbsfähigkeit der Standorte sichern. Der Mercedes-Benz Sprinter ist weltweiter Marktführer im Segment der großen Transporter und wird in rund 130 Ländern weltweit an Kunden ausgeliefert. Damit ist der Sprinter ein entscheidender Pfeiler für die weltweite Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global«, die darauf abzielt, in den Wachstumsmärkten außerhalb Europas zusätzliche Absatzpotenziale zu realisieren. Aufgrund der stark steigenden Nachfrage nach großen Transportern auf dem nordamerikanischen Markt hat Mercedes-Benz Vans zudem entschieden, die nächste Generation des Sprinter zusätzlich in Nordamerika zu produzieren.

Daimler Buses.

Als Marktführer in seinen Kernmärkten Westeuropa und Lateinamerika konzentriert sich Daimler Buses auf innovative Produkte, um den wirtschaftlichen Anforderungen seiner Kunden und der ökologischen Verantwortung gerecht zu werden. Ein im Vergleich zum Vorjahr höherer Absatz bei Komplettbussen und weitere Effizienzfortschritte führten im Geschäftsjahr 2014 zu einer deutlichen Ergebnisverbesserung. Ein marktbedingter Nachfragerückgang bei Fahrgestellen in Lateinamerika beeinflusste die Absatzentwicklung insbesondere im zweiten Halbjahr negativ. Auch im Berichtsjahr haben wir unser Produktpotential mit wichtigen Innovationen weiterentwickelt.

C.07

Daimler Buses

	2014	2013	14/13
€-Werte in Millionen	Veränd. in %		
EBIT	197	124	+59
Umsatz	4.218	4.105	+3
Umsatzrendite (in %)	4,7	3,0	.
Sachinvestitionen	105	76	+38
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	182	187	-3
davon aktiviert	11	3	+267
Produktion	31.485	34.467	-9
Absatz	33.162	33.705	-2
Beschäftigte (31.12.)	16.631	16.603	+0

Ergebnis deutlich über Vorjahr. Daimler Buses hat im Geschäftsjahr 2014 weltweit 33.200 (i. V. 33.700) Busse und Fahrgestelle abgesetzt und damit das Niveau des Vorjahrs nicht ganz erreicht. Dennoch konnte das Geschäftsfeld die Marktführerschaft in seinen Kernmärkten im Segment für Busse mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 8 t deutlich ausbauen. **↗ C.07** Erfreulich entwickelte sich das Komplettbusgeschäft in Westeuropa, das deutlich über dem Niveau des Vorjahres lag. Der Umsatz übertraf mit 4,2 (i. V. 4,1) Mrd. € das Niveau des Vorjahrs leicht. Getragen vom Absatzerfolg bei Komplettbussen und weiteren Effizienzsteigerungen legte das EBIT sehr deutlich auf 197 (i. V. 124) Mio. € zu. Hier zeigten Maßnahmen aus dem Wachstums- und Effizienzprogramm GLOBE 2013 ihre volle Wirkung; die angestrebten 200 Mio. € Ergebnisverbesserung aus GLOBE 2013 konnten sogar übertroffen werden.

C.08

Absatz Daimler Buses

	2014	2013	14/13
	Veränd. in %		
Gesamt	33.162	33.705	-2
Westeuropa	7.557	6.714	+13
davon: Deutschland	2.865	2.440	+17
Mexiko	3.633	2.959	+23
Lateinamerika (ohne Mexiko)	17.614	19.118	-8
Asien	1.117	1.704	-34
Übrige Märkte	3.241	3.210	+1

Unterschiedliche Geschäftsentwicklung in den Kernregionen. In Westeuropa bietet Daimler Buses mit den Marken Mercedes-Benz und Setra die gesamte Produktpalette von Stadt-, Überland- und Reisebussen sowie Fahrgestelle an. Durch deutliche Zuwächse in unserem Komplettbusgeschäft stieg der Absatz in dieser Region um 13% auf 7.600 Einheiten. Die führende Marktposition in Westeuropa hat Daimler Buses mit einem neuen Rekordwert beim Marktanteil von 34,4 (i. V. 30,9)% weiter ausgebaut. Dies ist auf die sehr positive Resonanz auf die neue Stadtbusgeneration Citaro und die neue Setra TopClass 500 und ComfortClass 500 zurückzuführen. Die hohe Nachfrage nach unseren Mercedes-Benz Bussen wirkte sich sehr positiv auf unseren Absatz in Deutschland aus, der um 17% auf 2.900 Einheiten wuchs. Zusätzlich wurde das Reisebussegment durch das wachsende Fernliniengeschäft positiv beeinflusst. Unser Marktanteil konnte in Deutschland mit 57,1% deutlich ausgebaut werden (i. V. 51,2%). In der Türkei verzeichneten wir einen Absatz von 700 (i. V. 1.200) Einheiten, der marktbedingt erwartungsgemäß zurückging. In Lateinamerika (ohne Mexiko) hat sich der Markt aufgrund der schwierigen



Bild oben: Der Setra TopClass 500 ist mit dem Glasdach TopSky Panorama ausgestattet und bietet dem Fahrgast einen außergewöhnlichen Raumkomfort.

Bild unten: Wahre Größe: Der Großraum-Gelenkbus Mercedes-Benz CapaCity L bietet mit Platz für 191 Fahrgäste eine Lösung für Verkehrsprobleme in der City.

wirtschaftlichen Lage deutlich verschlechtert: Der Absatz von Fahrgestellen der Marke Mercedes-Benz ging um 8 % auf 17.600 Einheiten zurück. Dennoch konnten wir mit einem Marktanteil von 48,6 (i. V. 41,6) % die führende Marktposition in Lateinamerika deutlich ausbauen. In Mexiko lag der Absatz mit 3.600 Einheiten deutlich über dem Vorjahresniveau.

Mercedes-Benz und Setra präsentieren Produktneuheiten und neue Markenbotschaften. Mercedes-Benz und Setra präsentierten sich zur IAA Nutzfahrzeuge nicht nur mit zahlreichen Neuheiten und Modellvarianten, sondern auch mit neuen Markenbotschaften. Der Gelenkbus Citaro G ist nun mit dem kompakten und liegend eingebauten Reihensechszylinder-Motor OM 936 h lieferbar. Der Premium-Hochdecker Mercedes-Benz Travego ist mit dem neuen Active Brake Assist 3 (ABA 3) in der Lage, auch bei stehenden Hindernissen automatisch eine Vollbremsung einzuleiten. Gleichzeitig wurde mit »The standard for buses« ein Claim der Marke Mercedes-Benz präsentiert. Die Perfektion, Ästhetik und Faszination der Setra-Busse fasst der neue Claim »The Sign of Excellence« zusammen. So erweitert Setra bei den Reisebussen die ComfortClass 500 um zwei Fahrzeuglängen in den Hochdecker (HD)-Versionen und bietet mit zwei Mitteldecker (MD)-Fahrzeugen ein ganz neues Segment in der Baureihe an. Damit ermöglichen wir den Kunden einen günstigen und flexiblen Einstieg in das hochwertige Reisebusprogramm der Marke Setra an. Mit dem dreiachsigen Mercedes-Benz Fahrgestell OC 500 RF für Überland- und Reisebusse hat Daimler Buses zudem das Fahrgestellprogramm in der Abgasstufe Euro VI komplettiert.

Mercedes-Benz Citaro und Setra TopClass 500 erhalten internationale anerkannte Preise. Der Mercedes-Benz Stadtbus Citaro Euro VI wurde 2014 mit dem »Green Bus Award 2014« ausgezeichnet. Der Citaro überzeugte im Test durch die geringsten Verbrauchswerte. Darüber hinaus setzte sich der Citaro beim internationalen Vergleichstest »International Bus & Coach Competition« (IBC) gegen seine Wettbewerber durch. Die Setra TopClass 500 ist von einer international besetzten Fachjury mit dem »Red Dot Award Product Design 2014« ausgezeichnet worden. In der Begründung hob die Jury insbesondere die hochwertige Innenausstattung sowie den Komfort und die Eleganz des Reisebusses hervor. Die TopClass 500 wurde außerdem in Madrid mit dem Titel »Coach of the Year 2014« ausgezeichnet. Das Konzept der exklusiven Langstreckenbusse, die modernsten Luxus mit hoher Wirtschaftlichkeit verbinden, überzeugte die Jury. Aufgrund ihres intelligenten Tempomats Predictive Powertrain Control (PPC) erhielt die TopClass 500 zudem den »Internationalen busplaner Nachhaltigkeitspreis 2015«.

Mercedes-Benz Citaro ist meistverkaufter Stadtbus aller Zeiten. Im Jahr 2014 wurde der 40.000ste Mercedes-Benz Citaro Stadtbus an einen Kunden übergeben: Der Mercedes-Benz Citaro ist damit der meistverkaufte Bus aller Zeiten. Gleichzeitig haben die Minibusse von Mercedes-Benz die Marke von 20.000 verkauften Einheiten überschritten. Im Dezember 2014 wurde bereits der 3.000ste Linienbus der Marke Mercedes-Benz mit der wirtschaftlichen Motoren-generation Euro VI ausgeliefert.

Neuer Großraum-Gelenkbus Mercedes-Benz CapaCity L

löst Verkehrsprobleme in Ballungsräumen. Mit dem neuen Mercedes-Benz CapaCity L liefert Daimler Buses eine Antwort auf die Verkehrsprobleme in Ballungsgebieten. Der CapaCity L ist 21 m lang, bietet bis zu 191 Fahrgästen Platz und stellt damit eine ideale Beförderungskapazität für den Einsatz bei weltweiten Bus Rapid Transit (BRT)-Systemen zur Verfügung.

Nachhaltiges Mobilitätskonzept Bus Rapid Transit sorgt für reibungslosen städtischen Verkehr. Mit der Fußball-WM 2014 in Brasilien rückten Bus Rapid Transit-Systeme in das Interesse der weltweiten Öffentlichkeit. In neun von zwölf Ausstragungsorten sorgten diese nicht nur während des Turniers für den reibungslosen Transport von Besuchern, sondern dienen den Bewohnern zu jeder Zeit als zuverlässiges Transportmittel. Weltweit sind über 170 BRT-Systeme auf allen Kontinenten in Betrieb. Neben den geringen Planungs- und Baukosten und der vergleichsweise schnellen Realisierbarkeit gilt die Anpassungsfähigkeit als zentraler Erfolgsfaktor für die Betreiber. Daimler Buses unterstützt deshalb mit seinem spezialisierten Team Städte und Kunden bei der optimalen Systemgestaltung. So informierten sich zum Beispiel im Oktober 2014 Kunden, Behörden und Medien bei einem von Daimler Buses und Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation organisierten Forum in Tokio über Bus Rapid Transit.

Internationale Großaufträge. Die RATP-Gruppe, die den öffentlichen Nahverkehr im Großraum Paris bedient, hat sich nach einer europaweiten Ausschreibung für 199 Mercedes-Benz Citaro Stadtbusse entschieden. In der Schweiz bestellten die Basler Verkehrsbetriebe 106 neue Mercedes-Benz Citaro in Solo- und Gelenkausführung. Auch Singapur setzt auf den Stadtbus-Bestseller: SBS Singapur hat 250 Mercedes-Benz Citaro in Auftrag gegeben. In der Türkei gehen 105 Mercedes-Benz Conecto Gelenkbusse an die IETT nach Istanbul. 300 Einheiten der 23 m langen O500 UAD CapaChassis wurden nach São Paulo geliefert. In Mexiko hat der Kunde Estrella Blanca 250 Einheiten des Reisebusses Mercedes-Benz Paradiso 1200 erworben.

Grundstein für Buswerk in Indien gelegt. Nach der erfolgreichen Integration des Busgeschäfts unter dem Dach von Daimler India Commercial Vehicles (DICV) im Jahr 2013 wurde im Berichtsjahr der Grundstein für ein Buswerk gelegt. Daimler investiert rund 50 Mio. € in die neue Produktionsstätte, die auf dem Gelände von DICV in Chennai entsteht. Die Fertigstellung ist für das zweite Quartal 2015 vorgesehen. Das Produktpotfolio wird zum einen Frontmotorbusse der Marke BharatBenz umfassen, die auf die speziellen Bedürfnisse des indischen Volumenmarktes abgestimmt sind. Zum anderen werden existierende Heckmotorchassis für das Premiumsegment unter der Marke Mercedes-Benz lokalisiert.

Daimler Financial Services.

Bei Daimler Financial Services erreichte der Bestand an finanzierten oder verleasten Pkw und Nutzfahrzeugen im Geschäftsjahr 2014 mit über 3,3 Millionen Fahrzeugen ein neues Allzeithoch. Neugeschäft und Vertragsvolumen erreichten neue Höchstwerte; auch die Zahl der vermittelten automobilnahen Versicherungspolicen war so hoch wie noch nie. Die Mobilitätstochter moovel, die unter anderem den flexiblen Carsharing-Dienst car2go anbietet, übertraf zum Jahresende erstmals die Marke von einer Million Kunden. Laut dem unabhängigen Institut »Great Place to Work« zählt Daimler Financial Services zu den 25 besten internationalen Arbeitgebern weltweit.

Zahl der finanzierten und verleasten Fahrzeuge erreicht

neue Bestmarke. Im Laufe des Jahres 2014 schloss Daimler Financial Services 1,3 Millionen neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 47,9 Mrd. € ab. Damit wuchs der Wert aller neu abgeschlossenen Verträge um 18 %. Insgesamt standen Ende 2014 über 3,3 Millionen finanzierte oder verleasten Fahrzeuge in den Büchern – das entspricht einem Anstieg des Vertragsvolumens von 18 % gegenüber dem Jahresende 2013 auf 99,0 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte lag der Anstieg bei 12 %. Mit 1.387 (i. V. 1.268) Mio. € stieg das EBIT auf einen neuen Bestwert. ↗ C.09

Neugeschäft in Europa wächst um 11 %. In der Region Europa unterzeichnete Daimler Financial Services rund 690.000 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 21,6 Mrd. € (+11 %). Hohe Wachstumsraten konnten in der Türkei (+30 %) und in Großbritannien (+14 %) verzeichnet werden. In Deutschland stieg das Neugeschäft der Mercedes-Benz Bank um 8 % auf 9,9 Mrd. €, das Einlagevolumen im Direktbankgeschäft betrug 10,8 Mrd. € (-4 %). Das Vertragsvolumen von Daimler Financial Services in Europa stieg um 8 % auf 40,4 Mrd. €.

Zuwachs von 18 % in Nord- und Südamerika. In Nord- und Südamerika konnte das hohe Niveau des Vorjahres noch einmal gesteigert werden – dort wurden rund 437.700 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 18,2 Mrd. € (+18 %) vermittelt. Starke Zugewinne gab es in den USA (+21 %) und in Brasilien (+18 %). Insgesamt wuchs das Vertragsvolumen in der Region Nord- und Südamerika um 25 % auf 43,1 Mrd. €. Wechselkursbereinigt ergab sich ein Zuwachs um 12 %.

C.09

Daimler Financial Services

	2014	2013	14/13
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
EBIT	1.387	1.268	+9
Umsatz	15.991	14.522	+10
Neugeschäft	47.912	40.533	+18
Vertragsvolumen	98.967	83.539	+18
Sachinvestitionen	23	19	+21
Beschäftigte (31.12.)	8.878	8.107	+10

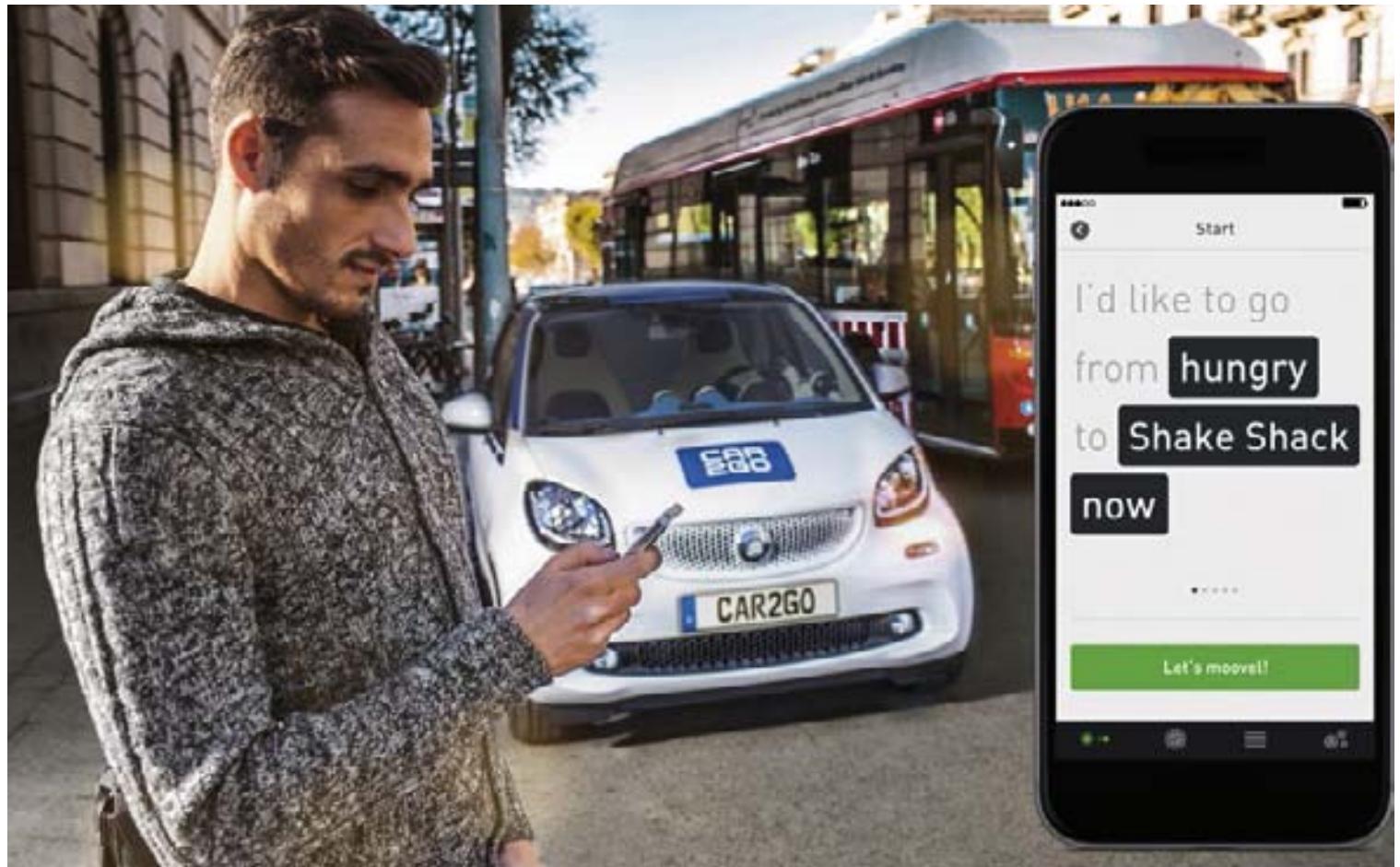


Bild oben: Ob online oder im direkten Gespräch – Kunden von Daimler Financial Services können sich auf allen Kanälen bequem über Finanzierungs- und Leasingangebote informieren.
Bild unten: Mit der neuen moovel App findet jeder das für ihn passende Verkehrsmittel.

Neugeschäft in Afrika & Asien-Pazifik 44 % über Vorjahr.

In der Region Afrika & Asien-Pazifik stieg das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahreswert um 44 % auf 8,1 Mrd. €. Besonders stark wuchs das Geschäft in China (+128 %), Indien (+66 %) sowie Korea (+66 %). Insgesamt lag das Vertragsvolumen in der Region zum Jahresende mit 15,4 Mrd. € um 32 % über dem entsprechenden Vorjahreswert. Wechselkursbereinigt ergab sich ein Anstieg des Vertragsvolumens um 24 %.

Zahl der vermittelten Autoversicherungen so hoch wie noch nie.

Im Berichtsjahr vermittelte Daimler Financial Services die Rekordanzahl von rund 1,4 Millionen automobilbezogenen Versicherungspolicen, das entspricht einem Plus von 10 % gegenüber dem Vorjahreswert. Besonders dynamisch entwickelte sich die Nachfrage in China – dort wurden im Schnitt erneut sechs von zehn Mercedes-Benz-Pkw mit einer von uns vermittelten Versicherung ausgeliefert. Durch die Kooperation mit großen Versicherungsunternehmen erhalten Mercedes-Kunden für ihr Fahrzeug attraktive Versicherungskonditionen und können ihr Auto im Schadensfall in autorisierten Werkstätten reparieren lassen.

Geschäft mit Flottenkunden stabil. Daimler Financial Services unterstützte auch 2014 ihre Flottenkunden bei der Finanzierung und Verwaltung ihrer Fahrzeuge und Fuhrparks. Bei Daimler Fleet Management standen Ende Dezember 305.000 Verträge mit Kunden in Europa in den Büchern – das entspricht einem Plus von 1 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Das Neugeschäft lag mit 140.000 Vertragsabschlüssen um 6 % über dem Vorjahreswert. Im ersten Quartal 2014 erweiterte Daimler Fleet Management sein Angebot für Flottenkunden um den Service-Baustein Corporate Carsharing – damit können Mitarbeiter Fuhrpark-Fahrzeuge ihres Unternehmens sowohl für geschäftliche als auch für private Fahrten bequem online reservieren. Auch mit der Einführung innovativer Produkte wie dem neu konzipierten xFleet Kundenreporting oder der Fleet App für Dienstwagenfahrer und Fuhrparkmanager baute Daimler Fleet Management seine Position als Anbieter von ganzheitlichen Lösungen für gewerbliche Kunden aus.

moovel mit über einer Million Kunden. Daimler Financial Services entwickelte das Geschäft mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen kontinuierlich weiter. Bei der moovel-Gruppe waren Ende des Jahres erstmals über eine Million Kunden registriert – 86 % mehr als im Vorjahr. Mit der Marke car2go ist moovel souveräner Marktführer im Bereich flexibler Auto-Kurzzeitmieten. Seit November können die fast 13.000 Fahrzeuge, die zum Jahresende an 29 Standorten verfügbar waren, von den Kunden bequem mit einer Smartphone-App geöffnet werden. Laut Mutabor Brand Report 2014 belegt car2go zudem Platz vier der innovativsten Mobilitätsmarken. Neue Kundengruppen spricht die im Berichtsjahr eingeführte Marke car2go black an, die zum Jahresende Fahrten mit der Mercedes-Benz B-Klasse nicht nur innerhalb, sondern auch zwischen den Städten Berlin, Frankfurt am Main, Hamburg, Stuttgart und Köln ermöglichte. Erfolgreich wurde im Berichtsjahr auch die moovel-App ausgebaut: Mit ihr kann jeder registrierte Kunde

das individuell passende Verkehrsmittel finden und die Tickets direkt in der moovel-App buchen und bezahlen. Sowohl der Service mytaxi als auch das Angebot der Deutschen Bahn sind vollständig in die moovel-App integriert. Zugtickets werden beispielsweise in der App als QR-Code bereitgestellt, ein Ausdrucken ist nicht mehr nötig. moovel hatte im September den Anbieter der App mytaxi, die Intelligent Apps GmbH, sowie den US-amerikanischen Mobilitätsplattform-Anbieter RideScout LLC übernommen.

Daimler Financial Services gehört zu den weltweit besten Arbeitgebern.

Als erstes deutsches Unternehmen schaffte es Daimler Financial Services beim umkämpften Ranking der »25 World's Best Multinational Workplaces 2014« in die Gruppe der ausgezeichneten Unternehmen. Mit dieser Auszeichnung kürt das unabhängige Institut »Great Place to Work« jedes Jahr die weltweit attraktivsten Arbeitgeber. In der jüngsten durch das Institut vorgenommenen Mitarbeiterbefragung, deren Ergebnisse in die Wertung einflossen, bezeichneten neun von zehn Mitarbeitern Daimler Financial Services als einen »Great Place to Work«.

Mauterfassung durch Toll Collect ausgedehnt. Das System zur Erhebung der Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen sowie ausgewählten Bundesstraßen arbeitete auch im Jahr 2014 stabil und zuverlässig. Zum Jahresende waren rund 818.000 Fahrzeuggeräte zur automatischen Mauterfassung im Einsatz. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 28,0 Mrd. Streckenkilometer erfasst. Daimler Financial Services ist am Toll Collect-Konsortium mit einem Anteil von 45 % beteiligt. Im Dezember 2014 verlängerte die Bundesregierung den Betreibervertrag um weitere drei Jahre und beauftragte Toll Collect zudem mit der Ausweitung der Mauterhebung auf weitere 1.100 Kilometer Bundesstraßen sowie auf Lkw mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 7,5 t und 12 t. Seit dem Start der Mauterhebung zum Jahresbeginn 2005 hat die Bundesrepublik Deutschland durch Toll Collect insgesamt 39 Mrd. € Mautgebühren eingenommen.

Wir handeln verantwortungsvoll und nachhaltig.

Vorstand und Aufsichtsrat von Daimler bekennen sich zu den Grundsätzen guter Corporate Governance. Unser gesamtes Handeln ist auf eine verantwortungsvolle, transparente und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet.

D | Corporate Governance.

Bericht des Prüfungsausschusses	176 – 178	Corporate Governance Bericht	182 – 189
Integrität und Compliance	179 – 180	- Wesentliche angewandte Prinzipien unserer Unternehmensführung	
- Kultur der Integrität		- Zusammensetzung und Arbeitsweise von Vorstand, Aufsichtsrat und dessen Ausschüssen	
- Compliance		- Aktionäre und Hauptversammlung	
- Kartellrecht		- Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat, Directors' Dealings	
Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG zum Deutschen Corporate Governance Kodex	181	- Risikomanagement und Rechnungslegung	
- Selbstbehalt bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat		- Erklärung zur Unternehmensführung	
- Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats			

Bericht des Prüfungsausschusses.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

auf der Grundlage von Gesetz, Corporate Governance Kodex und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse behandelt der Prüfungsausschuss insbesondere Fragen der Rechnungslegung. 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 und des internen Revisionssystems sowie das Compliance-Management.

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.

Im Geschäftsjahr 2014 waren einige personelle Veränderungen im Prüfungsausschuss zu verzeichnen. Mit Beendigung der Hauptversammlung am 9. April 2014 schied der langjährige Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Dr. Bernhard Walter, aus dem Aufsichtsrat aus. Dr. Bernhard Walter war seit 1998 Mitglied des Prüfungsausschusses und seit 2004 dessen Vorsitzender. Dr. Bernhard Walter verstarb im Januar 2015 im Alter von 72 Jahren. Der Prüfungsausschuss nimmt in tiefer Dankbarkeit und bleibender Erinnerung Abschied von seinem ehemaligen Vorsitzenden, der das Gremium mit viel Umsicht und großer Erfahrung über viele Jahre maßgeblich geprägt hat.

Nach dem Ausscheiden von Dr. Bernhard Walter am 9. April 2014 wählte der Aufsichtsrat in seiner konstituierenden Sitzung nach der Hauptversammlung das neu gewählte Aufsichtsratsmitglied Joe Kaeser zum Mitglied des Prüfungsausschusses als Vertreter der Anteilseigner. Anschließend wählten die Mitglieder des Prüfungsausschusses Dr. Clemens Börsig, der dem Prüfungsausschuss bereits seit 2007 angehört, zum neuen Vorsitzenden des Ausschusses.

Am 30. April 2014 schied Erich Klemm aus dem Aufsichtsrat und damit auch als stellvertretender Vorsitzender des Prüfungsausschusses aus. Mit Wirkung zum 1. Mai 2014 wählte der Aufsichtsrat Dr. Sabine Maaßen als Vertreterin der Arbeitnehmer in den Prüfungsausschuss. Zudem wählten die Mitglieder des Prüfungsausschusses Michael Brecht zum stellvertretenden Vorsitzenden des Ausschusses. Damit war der Prüfungsausschuss durchgängig vollständig und ordnungsgemäß besetzt.

Sowohl der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Dr. Clemens Börsig, als auch Joe Kaeser verfügen als unabhängige Mitglieder des Prüfungsausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren. Dies galt gleichermaßen für Dr. Bernhard Walter, der dem Prüfungsausschuss bis zum 9. April 2014 als Vorsitzender angehörte.

An den sechs Sitzungen des Prüfungsausschusses im Geschäftsjahr 2014 nahmen neben den Ausschussmitgliedern auch der Aufsichtsratsvorsitzende, der Vorstandsvorsitzende, die für Finanzen und Controlling sowie für Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitglieder sowie die Vertreter des Abschlussprüfers teil. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten waren darüber hinaus die Leiter von Fachabteilungen sowie weitere Sachverständige vertreten. Zusätzlich führte der Prüfungsausschussvorsitzende regelmäßig Einzelgespräche, unter anderem mit dem Abschlussprüfer, mit den für Finanzen und Controlling beziehungsweise Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitgliedern sowie bei Bedarf mit den Leitern der Fachabteilungen. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses informierte den Aufsichtsrat in dessen jeweils folgender Sitzung über die Tätigkeit des Ausschusses und den Inhalt von Sitzungen und Gesprächen.

In der Sitzung Anfang Februar 2014 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2013 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Die vorläufigen Kennzahlen und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 6. Februar 2014 veröffentlicht.



Dr. Clemens Börsig, Vorsitzender des Prüfungsausschusses.

In einer weiteren Sitzung im Februar 2014 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 2013 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse sowie den zusammengefassten Lagebericht zu billigen und sich auf dieser Grundlage dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 2,25 € je dividendenberechtigte Stückaktie anzuschließen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2013. Darüber hinaus erörterte der Ausschuss in dieser Sitzung den Bericht über die im Geschäftsjahr 2013 an den Abschlussprüfer insgesamt 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 2014 zu bestellen; dabei wurden die Ergebnisse der Unabhängigkeitsprüfung und die Erörterung der Qualität der Abschlussprüfung berücksichtigt. Vorbehaltlich der Wahlentscheidung der Hauptversammlung erörterte der Ausschuss auch den Vorschlag für die mit dem Prüfer für das Geschäftsjahr 2014 zu treffende Honorarvereinbarung. Schließlich befasste sich der Prüfungsausschuss mit dem Entwurf der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung 2014 und mit dem Jahresprüfplan 2014 der Internen Revision.

Im Jahresverlauf 2014 erörterte der Prüfungsausschuss in den quartalsbezogenen Sitzungen mit dem Vorstand und mit der zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten bestellten Abschlussprüfer die Zwischenfinanzberichte vor deren Veröffentlichung. Quartalsweise befasste sich der Ausschuss ferner mit Mitteilungen über mögliche Regelverstöße, die Mitarbeiter und Externe vertraulich und auf Wunsch anonym (sofern mit lokalem Datenschutzrecht vereinbar) an das unternehmenseigene Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) meldeten und von diesem bearbeitet wurden. Darüber hinaus nahm der Ausschuss die Berichte der Fachbereiche Group Compliance, Legal und Corporate Audit entgegen.

In seiner Sitzung Anfang Juni 2014 erörterte der Prüfungsausschuss das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem und befasste sich dabei insbesondere mit dessen Änderungen und Weiterentwicklungen. Über den rechnungslegungsbezogenen Bereich hinaus umfasst das interne Kontrollsyste auch die Funktionen Interne Revision und Compliance-Management. Weiterhin nahm der Ausschuss einen Bericht über die Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers entgegen. In dieser Sitzung wurden auch die Prüfungsschwerpunkte für die Abschlussprüfung des Berichtszeitraums und die Genehmigungsrahmen für die Beauftragung des Abschlussprüfers mit Nicht-Prüfungsleistungen festgelegt. Die Sitzung diente ferner dazu, die Abschlussprüfung für das abgelaufene Geschäftsjahr 2013 zu analysieren.

Ebenfalls in der Sitzung im Juni 2014 befasste sich der Prüfungsausschuss eingehend mit Neuerungen bei Bilanzierung und Rechnungslegung und weiteren prüfungsausschussrelevanten Entwicklungen. Weiterhin informierte sich das Gremium eingehend über das Group Legal System und das Group Legal Risk Reporting und nahm einen Bericht zum aktuellen Stand der Finanzmarktregulierung sowie deren Auswirkungen für die Treasury entgegen.

In der Sitzung im Juli 2014 nahm der Prüfungsausschuss den jährlichen Bericht des Konzernbeauftragten für den Datenschutz entgegen und informierte sich über die Schwerpunktthemen und aktuellen Entwicklungen des Bereichs Datenschutz. In seiner Sitzung im Oktober 2014 befasste sich der Ausschuss mit einem Bericht über die Umsetzung der EU-Abschlussprüfferrichtlinie und sprach nach Erörterung einer entsprechenden Vorlage des Vorstands eine Empfehlung an den Aufsichtsrat zur Umgliederung des Immobilienportfolios in Deutschland aus.

In der Sitzung Anfang Februar 2015 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2014 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Die vorläufigen Kennzahlen und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 5. Februar 2015 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung Mitte Februar 2015 befasste sich der Prüfungsausschuss mit dem vom Abschlussprüfer jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2014 sowie mit dem Gewinnverwendungsvorschlag; dabei berichteten die Vertreter des Abschlussprüfers über die Ergebnisse der Prüfung und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss und zum Internal Control System (ICS), der Bericht zum Risikomanagementsystem für das Jahr 2014, der Geschäftsbericht für 2014 sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse sowie den zusammengefassten Lagebericht zu billigen und sich auf dieser Grundlage nach wie vor dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 2,45 € je dividendenberechtigte Stückaktie anzuschließen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses für das Geschäftsjahr 2014.

In dieser Sitzung erörterte der Prüfungsausschuss darüber hinaus den Bericht über die im Geschäftsjahr 2014 an den Abschlussprüfer gezahlten Honorare für Prüfungs- und für Nicht-Prüfungsleistungen. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Unabhängigkeitsprüfung beschloss der Prüfungsausschuss eine 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 2015 zu bestellen. Dabei stützte der Prüfungsausschuss seine Empfehlung auch auf die sehr guten Ergebnisse der vom Prüfungsausschuss im Mai 2014 durchgeföhrten Qualitätsanalyse der Abschlussprüfung des vorangegangenen Geschäftsjahres. Vorbehaltlich der Bestellung des vorgeschlagenen Prüfers durch die Hauptversammlung genehmigte der Ausschuss die mit dem Prüfer für das Geschäftsjahr 2015 zu treffende Honorarvereinbarung. Schließlich befasste sich der Prüfungsausschuss im Rahmen seiner Zuständigkeit mit dem Entwurf der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung 2015 und mit dem Jahresprüfplan 2015 der Internen Revision.

Auch im Jahr 2014 führte der Prüfungsausschuss wie in den Vorjahren eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die positiven Ergebnisse dieser Effizienzprüfung wurden in der Sitzung Mitte Februar 2015 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 2015

Der Prüfungsausschuss

Dr. Clemens Börsig
Vorsitzender

Integrität und Compliance.

Kultur der Integrität

Integrität ist einer unserer vier Unternehmenswerte, die das Fundament für unsere Geschäftsaktivitäten bilden. Wir sind der Überzeugung, dass anständiges Wirtschaften uns dauerhaft erfolgreich macht und der Gesellschaft zugute kommt. Als weltweit tätiges Unternehmen übernehmen wir Verantwortung und wollen, was die ethische Unternehmensführung betrifft, Vorreiter sein. Ihre Weiterentwicklung und Verfestigung ist deshalb auch Bestandteil der Zielvereinbarung für die Vorstandsvergütung. Eine grundsätzliche Richtschnur für unsere Geschäftstätigkeit stellen die zehn Prinzipien des UN Global Compact dar, dem wir als Gründungsteilnehmer und Teilnehmer der LEAD-Gruppe besonders verbunden sind.

Um die Kultur der Integrität in unserem Unternehmen zu fördern, stehen wir mit vielfältigen Maßnahmen im Dialog mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Der regelmäßige Austausch zu Fragen der Integrität ist selbstverständlicher Bestandteil unseres Arbeitsalltags.

Zentrales Ergebnis dieses Dialogs ist unsere Richtlinie für integres Verhalten. Sie basiert auf einem gemeinsam mit unserer Belegschaft erarbeiteten Werteverständnis und legt die Grundsätze unseres Handelns im Geschäftsalltag fest, wie etwa Fairness, Verantwortung, gegenseitiger Respekt, Transparenz, Offenheit und die Achtung von Gesetzen und Rechten. Die konzernweit gültige Richtlinie steht in 22 Sprachen zur Verfügung. Unterstützung bei der Anwendung in konkreten Alltagssituationen bietet eine Orientierungshilfe, die auf die am häufigsten gestellten Fragen eingeht. Zusätzlich beantwortet ein Expertenteam Fragen zur Richtlinie.

Kommunikation und Training. Im September 2014 haben wir das Online-Spiel »Monster Mission« eingeführt. Es sensibilisiert unsere Beschäftigten für die Inhalte der Richtlinie für integres Verhalten. Im Spiel werden typische Entscheidungssituationen aus dem Geschäftsalltag erlebbar; diese laden dazu ein, sich mit konkreten Fragen des integren Handelns auseinanderzusetzen. Das Spiel ist allen Mitarbeitern weltweit über das Intranet und Extranet zugänglich. Die Richtlinie für integres Verhalten bildet auch die Grundlage für unser Schulungsangebot zu Integrität und Compliance. Je nach Risiko und Zielgruppe nutzen wir Präsenzschulungen und webbasierte Trainings. Damit verankern wir integres und regelkonformes Verhalten nachhaltig im Unternehmen.

Im Jahr 2013 haben wir ein webbasiertes Training zu unserem gemeinsamen Werteverständnis und unseren Verhaltensgrund-sätzen für mehr als 100.000 Beschäftigte konzernweit ausgerollt. Weitere knapp 40.000 Beschäftigte unterschiedlicher Hierarchieebenen absolvierten 2014 ein umfassendes webbasiertes Training zu Integrität, Compliance und Recht.

Führungskräfte als Vorbild. Unsere Richtlinie für integres Verhalten definiert auch die Erwartungen an unsere Führungs-kräfte. Ihnen kommt durch ihre Vorbildrolle eine besondere Verantwortung für die Integritätskultur bei Daimler zu. In allen Seminaren zur Qualifizierung neuer Manager sind Module zu Integrität enthalten. Außerdem sind Integrität und Compliance wichtige Kriterien in der jährlichen Zielvereinbarung und bei der Zielerreichung unserer Führungskräfte.

Blick von außen durch einen Beirat. Der im September 2012 ins Leben gerufene »Beirat für Integrität und Unternehmens-verantwortung« mit externen Experten aus unterschiedlichen Bereichen begleitet den Integritätsprozess bei Daimler kritisch-konstruktiv. Er hat sich auch 2014 zu drei regulären Sitzungen getroffen, um sich mit Vertretern unseres Unternehmens zu aktuellen Themen auszutauschen.

Fachlicher Austausch über Unternehmensgrenzen hinweg. Im Jahr 2014 haben wir zwei Fachtagungen ausgerichtet, um den gesellschaftlichen Dialog zu wichtigen Integritätsthemen voranzutreiben. Verschiedene Stakeholder-Gruppen kamen unter fachlicher Leitung des Konzerndatenschutzes zur Datenschutz-Fachtagung »Automobil auf der Datenautobahn« zusammen. Die geladenen Gäste aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik, Behörden, Verbänden und Medien diskutierten mit den Referenten und Vertretern von Daimler die vielfältigen Aspekte des Datenschutzes und regten dazu an, den Dialog fortzusetzen. Bei der Fachtagung Sponsoring tauschten sich Fachleute aus Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Sport mit Experten unseres Unternehmens darüber aus, was verantwortungsvolles Sponsoring ausmacht.

Vielfach wurden wir auf unsere Compliance-Erfahrungen ange-sprochen. Deshalb haben wir uns entschlossen, mit der Daimler Compliance Akademie ein Praxisseminar zu Compliance anzubieten. Das erste Seminar fand im April 2014 in Deutschland statt. Während sich bisherige externe Schulungsprogramme allein an Geschäftspartner und Lieferanten richteten, veranstalten wir mit der Akademie erstmalig ein Seminar für Compliance-Praktiker aus Unternehmen aller Branchen. Ziel des Seminars ist es auch, eine Plattform für den Erfahrungsaustausch über Compliance-Trends und -Herausforderungen zu schaffen.

Compliance

Compliance ist ein unverzichtbarer Teil der Integritätskultur bei Daimler. Für uns ist es selbstverständlich, dass wir uns an alle relevanten Gesetze, freiwilligen Selbstverpflichtungen und internen Regelungen halten sowie nach ethischen Grundsätzen handeln. Oberste Priorität hat für uns, alle geltenden Anti-Korruptionsvorschriften einzuhalten sowie einen fairen Wettbewerb zu wahren und zu fördern. Dies haben wir in unserer Richtlinie für integres Verhalten verbindlich festgeschrieben. Integrität und Compliance möchten wir nachhaltig als feste Bestandteile in unserer Wertschöpfungskette verankern.

Compliance Management System (CMS) als Fundament.

Unser CMS ist an nationalen und internationalen Standards ausgerichtet und unterstützt uns dabei, regelkonformes Verhalten in unserem Tagesgeschäft sicherzustellen. Wir überprüfen die Wirksamkeit des Systems kontinuierlich, auch durch unsere interne Revision, und passen es an weltweite Entwicklungen, veränderte Risiken sowie neue rechtliche Anforderungen an. Damit verbessern wir kontinuierlich seine Effizienz und Effektivität. So haben wir 2014 neue Prozesse zur Prüfung und Beachtung internationaler Sanktionen entwickelt und die Maßnahmen zur Geldwäscheprävention im Güterhandel und zur Vermeidung von Terrorismusfinanzierung erweitert.

Analyse von Compliance-Risiken. Auch 2014 haben wir wieder eine systematische Risikoanalyse aller Geschäftseinheiten vorgenommen. Dabei wurden sowohl qualitative als auch quantitative Indikatoren beurteilt – etwa das jeweilige Geschäftsmodell, relevante Umfeldbedingungen sowie die Art der Vertragspartnerbeziehungen. Die Ergebnisse dieser Analyse bilden die Basis für die Risikosteuerung. Gemeinsam mit den Geschäftseinheiten definieren wir Maßnahmen, um die Risiken zu minimieren. Ein Schwerpunkt unserer Tätigkeiten liegt dabei auf Vertriebsgesellschaften in Hochrisikoländern. Die Verantwortung für die Umsetzung dieser Maßnahmen und die Aufsichtspflicht obliegen dem jeweiligen Management, das dabei eng mit dem Bereich Group Compliance zusammenarbeitet.

Stärkung der weltweiten Strukturen. Unsere Compliance-Organisation ist divisional ausgerichtet. Diese Struktur hat sich bewährt und erlaubt eine effektive Unterstützung und Beratung der Geschäftsfelder. Dafür steht jeweils ein divisionaler oder regionaler Compliance-Beauftragter zur Verfügung. Zusätzlich achten weltweit lokale Compliance-Anprechpartner darauf, dass unsere Standards eingehalten werden. Die Unabhängigkeit der divisionalen oder regionalen Compliance-Beauftragten gegenüber den Geschäftsfeldern gewährleisten wir durch die direkte Berichtslinie an den Chief Compliance Officer. Dieser berichtet direkt an das Mitglied des Vorstands für Integrität und Recht sowie an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats.

Um die Compliance-Mitarbeiter bei den sich immer wieder ergebenden rechtlichen und regulatorischen Änderungen zu unterstützen, stellen wir spezifische Qualifizierungsmaßnahmen bereit. Zudem erhalten alle neuen Compliance-Mitarbeiter eine umfassende Einführung in einem Compliance-Praxisseminar.

Hinweisgebersystem. Unser Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) nutzen wir als wertvolle Erkenntnisquelle für mögliche Risiken und konkrete Regelverstöße. Es ist deshalb ein wichtiges Instrument guter Unternehmensführung und dient auch dazu, Schaden von unserem Unternehmen abzuwenden.

Unser Hinweisgebersystem nimmt Hinweise auf Fehlverhalten sowohl von Beschäftigten als auch von Externen weltweit, rund um die Uhr, über verschiedene Meldewege und – sofern lokal rechtlich zulässig – auch anonym entgegen. Voraussetzung für die Akzeptanz des Systems ist, dass es fair ausgestaltet ist, den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit berücksichtigt und Hinweisgeber wie Betroffene gleichermaßen schützt. Diese Kriterien haben wir 2013 in einer weltweit gültigen Konzernrichtlinie festgeschrieben. In Deutschland haben wir seit 1. Februar 2012 zusätzlich die Funktion des Neutralen Mittlers eingerichtet, die durch eine unabhängige Rechtsanwältin besetzt ist. Der Mittler nimmt ebenfalls Hinweise auf Regelverstöße entgegen und ist aufgrund seiner anwaltlichen Schweigepflicht zur Vertraulichkeit verpflichtet.

Zusammenarbeit mit unseren Geschäftspartnern. Integres und regelkonformes Verhalten unserer Geschäftspartner ist für uns eine unabdingbare Voraussetzung für vertrauensvolle Zusammenarbeit. Bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner achten wir darauf, dass sie Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Unseren Geschäftspartnern bieten wir je nach Risiko zielgruppenorientierte Trainingsmaßnahmen an. Außerdem haben wir unsere Erwartungen in der Broschüre »Anständige Geschäfte. Unsere gemeinsame Verantwortung.« formuliert. Wir behalten uns vor, die Zusammenarbeit zu beenden, wenn Geschäftspartner unsere Standards unterlaufen.

Kartellrecht

Unser konzernweites, an nationalen und internationalen Standards ausgerichtetes Antitrust-Compliance-Programm unterstützt uns dabei, die Einhaltung der kartellrechtlichen Bestimmungen in unseren Geschäftstätigkeiten sicherzustellen. Anhand der Beurteilung qualitativer und quantitativer Faktoren analysieren wir systematisch die kartellrechtlichen Risiken aller unserer Geschäftseinheiten. Die Ergebnisse dieser Analyse bilden die Basis für unsere Risikosteuerung und die Definition der Maßnahmen, um etwaigen kartellrechtlichen Risiken zu begegnen.

Mit einem Schulungsangebot und Trainings sowie schriftlichen Ratgebern und Praxishilfen unterstützen wir unsere Mitarbeiter, kartellrechtlich kritische Situationen zu erkennen und sich im Tagesgeschäft regelkonform zu verhalten. Mit kartellrechtlichen Fragen können sich unsere Beschäftigten darüber hinaus jederzeit an eine eigens vom Rechtsbereich eingerichtete Beratungs-hotline wenden.

Unser Antitrust-Compliance-Programm definiert einen verbindlichen Daimler-Standard, wie wettbewerbsrechtliche Fragen intern zu beurteilen sind. Dabei orientieren wir uns insbesondere an den strengen Maßstäben der europäischen Kartellbehörden und Gerichte. Unser Standard ist die Grundlage für eine effektive Umsetzung des Programms und ermöglicht es uns, geleitet und unterstützt durch unseren Rechtsbereich, konzernweit ein einheitliches Compliance- und Beratungsniveau sicherzustellen. Wir überprüfen unser Antitrust-Compliance-Programm fortlaufend, um es kontinuierlich an weltweite Entwicklungen, neue rechtliche Anforderungen und veränderte Risiken anzupassen und seine Effektivität stetig zu verbessern.

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex.

Die Daimler AG entspricht den Empfehlungen der »Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex« in der Fassung vom 24. Juni 2014 seit deren Bekanntmachung durch das Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 30. September 2014 mit Ausnahme von Ziffer 3.8 Absatz 3 (Höhe des Selbstbehalts bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat) und einer vorsorglich erklärten Abweichung von Ziffer 5.4.1 Absatz 2 (konkrete Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats) und wird den Empfehlungen auch künftig mit den genannten Abweichungen entsprechen. Seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2013 hat die Daimler AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 13. Mai 2013 mit den bereits genannten Ausnahmen und der in der letzten Entsprechenserklärung für die Zeit bis 31. Dezember 2013 vorsorglich erklärten Abweichung von Ziffer 4.2.3 Absatz 2 S. 6 (betragsmäßige Höchstgrenzen für die Vorstandsvergütung insgesamt und für ihre variablen Vergütungsteile) entsprochen.

Höhe des Selbstbehalts bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat (Ziffer 3.8 Absatz 3). Für die Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der Directors & Officers-Versicherung (D & O-Versicherung) wie in den Vorjahren ein nach Ansicht der Daimler AG angemessener Selbstbehalt vereinbart. Dieser entspricht jedoch nicht dem gesetzlich geforderten Selbstbehalt für Vorstandsmitglieder in Höhe von mindestens 10 Prozent des Schadens bis mindestens zum Eineinhalbachen der festen jährlichen Vergütung. Da die Vergütungsstruktur des Aufsichtsrats auf eine funktionsbezogene fixe Vergütung ohne erfolgsorientierte Bestandteile beschränkt ist, würde ein Selbstbehalt für Aufsichtsratsmitglieder in Höhe des Eineinhalbachen der fixen jährlichen Vergütung im Vergleich zu den Mitgliedern des Vorstands, deren Vergütung aus fixen und erfolgsorientierten Bestandteilen besteht, wirtschaftlich betrachtet zu einem unverhältnismäßigen Ergebnis führen.

Konkrete Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats (Ziffer 5.4.1 Absatz 2). Der Aufsichtsrat hat die Zielvorgabe für seine Zusammensetzung hinsichtlich der Zahl unabhängiger Aufsichtsratsmitglieder und der Berücksichtigung potenzieller Interessenkonflikte im Lichte des Mitbestimmungsgesetzes und mangels Einflusses auf die Besetzung der Arbeitnehmerseite auf die Anteilseignerseite beschränkt.

Die in der letzten Entsprechenserklärung vom Dezember 2013 vorsorglich erklärte Abweichung von Ziffer 4.2.3 Absatz 2 S. 6 (betragsmäßige Höchstgrenzen für die Vorstandsvergütung insgesamt und für ihre variablen Vergütungsteile) ist mit Wirkung zum 01. Januar 2014 entfallen. Mit Wirkung zum 01. Januar 2014 haben die Mitglieder des Vorstands der Aufnahme von Ziffer 4.2.3 Absatz 2 Satz 6 des Kodex entsprechenden Höchstgrenzen in ihre laufenden Dienstverträge zugestimmt.

Stuttgart, im Dezember 2014

Für den Aufsichtsrat
Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Für den Vorstand
Dr. Dieter Zetsche
Vorsitzender

Corporate Governance Bericht.

Gute Corporate Governance ist Ausdruck verantwortungsvoller Unternehmensführung. Vorstand und Aufsichtsrat haben den Anspruch, die Leitung und Überwachung des Unternehmens an national und international anerkannten Standards auszurichten, um die nachhaltige Wertschöpfung unseres traditionsreichen Unternehmens langfristig zu sichern

Wesentliche angewandte Prinzipien unserer Unternehmensführung

Deutscher Corporate Governance Kodex. Das deutsche Recht, insbesondere das Aktien-, das Mitbestimmungs- und das Kapitalmarktrecht, sowie die Satzung der Daimler AG bilden den Rahmen für die Corporate Governance des Unternehmens. Zur Ausgestaltung dieses Rahmens gibt der Deutsche Corporate Governance Kodex Empfehlungen und Anregungen. Diese wurden im Berichtsjahr weder geändert noch ergänzt. Die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex hat lediglich die Erläuterungen der empfohlenen Mustertabellen zur Darstellung der Vorstandsvergütung in den Anlagen zum Kodex präzisiert und diese Präzisierungen am 30. September 2014 im Bundesanzeiger bekannt gemacht.

Eine gesetzliche Pflicht, die in den Empfehlungen und Anregungen des Kodex niedergelegten Standards zu befolgen, besteht nicht. Vorstand und Aufsichtsrat sind aber nach dem Prinzip »comply or explain« gemäß § 161 AktG verpflichtet, jährlich zu den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex eine Entsprachenserklärung abzugeben und Abweichungen von den Kodex-Empfehlungen offenzulegen und zu begründen. Mit den in der Entsprachenserklärung vom Dezember 2014 genannten und begründeten Ausnahmen entsprach und entspricht die Daimler AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Die Entsprachenserklärung ist auf  S. 181 des Geschäftsberichts abgedruckt und kann auch über die Internetseite der Gesellschaft unter daimler.com/dai/dcggk abgerufen werden. Dort sind zudem die nicht mehr aktuellen Entsprachenserklärungen der vergangenen fünf Jahre sowie der aktuelle Deutsche Corporate Governance Kodex verfügbar.

Den Anregungen des aktuellen Kodex entsprach und entspricht die Daimler AG mit nur einer Ausnahme: Abweichend von der Anregung in Ziffer 2.3.4 wird die Hauptversammlung nicht in kompletter Länge, sondern nur bis zum Ende des Berichts des Vorstands im Internet übertragen, um den Charakter der Hauptversammlung als eine 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 und als nicht gerechtfertigter Eingriff in die Persönlichkeitssphäre der Aktionäre empfunden werden. Das Persönlichkeitsrecht der Aktionäre tritt in der gebotenen Abwägung nicht automatisch hinter ein Übertragungsinteresse zurück. Dies wird belegt durch das gesetzliche Erfordernis einer Legitimationsgrundlage für die vollständige Übertragung in der Satzung oder einer Geschäftsordnung der Hauptversammlung.

Grundsätze unseres Handelns. Weitere unternehmensweit angewandte Maßstäbe für gute Unternehmensführung, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen, sind unsere Standards geschäftlichen Verhaltens. Sie setzen sich aus verschiedenen Dokumenten und Richtlinien zusammen und beruhen auf den Unternehmenswerten Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin. Mit diesen Standards hat Daimler ein Orientierungsgerüst für regelkonformes und integres Verhalten geschaffen.

Richtlinie für integres Verhalten. Die Richtlinie für integres Verhalten definiert die bei Daimler geltenden Verhaltensgrundsätze und Leitlinien für das tägliche Handeln. Dies betrifft den Umgang sowohl miteinander im Unternehmen als auch mit Kunden und Geschäftspartnern. Fairness, Verantwortung und die Achtung von Gesetzen und Rechten sind dabei wesentliche Prinzipien. Die Richtlinie für integres Verhalten basiert auf einem gemeinsamen Werteverständnis, das zusammen mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern entwickelt wurde. Sie enthält neben allgemeinen Verhaltensgrundsätzen unter anderem Anforderungen und Regelungen zur Wahrung der Menschenrechte, zum Umgang mit Interessenkonflikten und zur Untersagung von Korruption in jeglicher Form.

Auch die »Grundsätze zur sozialen Verantwortung« sind Bestandteil der Richtlinie für integres Verhalten. Sie sind für den gesamten Konzern bindend. Daimler bekennt sich darin zu den Prinzipien des UN Global Compact und somit zu den international anerkannten Menschen- und Arbeitnehmerrechten, wie der Ächtung von Kinder- und Zwangsarbeit, zur Koalitionsfreiheit und zu nachhaltigem Umweltschutz. Zusätzlich verpflichtet sich Daimler, die Chancengleichheit zu wahren und das Prinzip »gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit« einzuhalten. Die Richtlinie für integres Verhalten ist im Internet unter daimler.com/dai/iuc zugänglich.

Business Partner Broschüre. Für Daimler ist integres Verhalten Grundvoraussetzung für eine vertrauensvolle Zusammenarbeit. Mit der Broschüre »Anständige Geschäfte. Unsere gemeinsame Verantwortung.« erklärt Daimler seine ethischen Grundsätze und die damit verbundene Erwartungshaltung an Geschäftspartner. Weltweit haben mehr als 63.000 externe Partner – zum Beispiel alle Lieferanten, Joint-Venture-Partner, Händler, Marketing- und Sponsoring-Partner – die Broschüre erhalten. Auch die Business Partner Broschüre steht im Internet unter daimler.com/dai/iuc zur Verfügung.

Zusammensetzung und Arbeitsweise von Vorstand, Aufsichtsrat und dessen Ausschüssen ➤ D.01

Der Daimler AG ist durch das deutsche Aktienrecht ein duales Führungssystem gesetzlich vorgegeben, das zwischen dem Vorstand als Leitungsorgan und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan eine strikte personelle Trennung vorgibt (Two-tier-Board). Der Vorstand leitet das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und berät. Eine gleichzeitige Mitgliedschaft in beiden Organen ist nicht zulässig.

Vorstand. Der Vorstand der Daimler AG bestand zum 31. Dezember 2014 aus sieben Mitgliedern und wurde zum 1. Januar 2015 auf acht Mitglieder erweitert. Informationen über Aufgabenbereiche sowie Lebensläufe sind im Internet unter daimler.com/dai/vorstand verfügbar. Über die Mitglieder des Vorstands und ihre Verantwortungsbereiche informieren auch die [S. 44f.](#) des Geschäftsberichts. Kein Mitglied des Vorstands nimmt mehr als drei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsgremien von konzernexternen Gesellschaften wahr, die vergleichbare Anforderungen stellen.

Der Vorstand leitet die Daimler AG und den Daimler-Konzern. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats bestimmt der Vorstand die strategische Ausrichtung des Unternehmens, 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 Mitglieder des Vorstands die ihnen zugewiesenen Ressorts im Rahmen der Vorgaben in eigener Verantwortung. Angelegenheiten von grundsätzlicher oder wesentlicher Bedeutung und Angelegenheiten, die die Verantwortungsbereiche mehrerer Vorstandsmitglieder betreffen, werden im Gesamtvorstand behandelt. Sie bedürfen der Zustimmung des Vorstands. Die Arbeit im Vorstand koordiniert der Vorstandsvorsitzende.

Der Vorstand stellt die Quartals- und Halbjahresberichte des Unternehmens, den Jahresabschluss der Daimler AG, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns auf. Er sorgt dafür, dass die Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und unternehmensinternen Richtlinien eingehalten werden, und wirkt darauf hin, dass die Konzernunternehmen diese beachten (Compliance). Zu den Aufgaben des Vorstands gehört es ferner, ein angemessenes und effizientes Risikomanagementsystem einzurichten und zu überwachen.

Für bestimmte, vom Aufsichtsrat definierte Arten von Geschäften, die von grundlegender Bedeutung sind, bedarf der Vorstand der 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 Kontrollsysteem, das Risikomanagementsystem und Compliance. Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands näher festgelegt.

Der Vorstand hat sich eine im Internet unter daimler.com/dai/go verfügbare Geschäftsordnung gegeben, die unter anderem das bei Beschlussfassungen zu beachtende Verfahren regelt und Bestimmungen zur Vermeidung von Interessenkollisionen enthält.

Der Vorstand hat keine Ausschüsse gebildet.

D.01

Governance-Struktur

Hauptversammlung

Wahl der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat

Aufsichtsrat (10 Anteilseigner- und 10 Arbeitnehmervertreter), Nominierungsausschuss, Prüfungsausschuss, Präsidialausschuss, Vermittlungsausschuss

Bestellung, Überwachung, Beratung

Vorstand

Der Vorstand bekennt sich zum Diversity-Management als einem strategischen Erfolgsfaktor für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens mit dem unterschriebenen Statement: Unterschiedlichkeiten fordern. Verbindungen schaffen. Zukunftsfähigkeit gestalten.

So wird bei der Besetzung von Führungsfunktionen auf Vielfalt unter anderem im Hinblick auf Alter, Internationalität und Geschlecht geachtet. Die Führung von divers zusammengesetzten Teams erfordert einen bewussten Umgang mit den vorhandenen Vielfalt. Die Sensibilisierung unserer Führungskräfte ist daher ein zentraler Bestandteil unserer Diversity-Aktivitäten. Darüber hinaus setzen wir Mentoring-Programme, Kommunikationsaktivitäten, Konferenzen, Workshops und eLearning-Tools ein. Durch die kontinuierliche Auseinandersetzung mit Diversity-Management wird so die Unternehmenskultur weiterentwickelt.

Die gezielte Förderung von Frauen ist ein weiterer zentraler Handlungsschwerpunkt, der unter anderem mit flexiblen Arbeitszeitmodellen, betriebseigenen Krippenplätzen und speziellen Mentoring-Programmen unterstützt wird. Der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen lag Ende 2014 bei 14,1% (i.V. 12,7%) und soll bis zum Jahr 2020 auf 20% erhöht werden.

Am 11. Dezember 2014 hat das Bundeskabinett einen überarbeiteten Entwurf des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilnahme von Frauen und Männern an Führungspositionen beschlossen. Das Gesetz soll zum frühestmöglichen Zeitpunkt in Kraft treten, das Gesetzgebungsverfahren ist allerdings noch nicht abgeschlossen. Der Gesetzentwurf sieht vor, dass der Vorstand einer börsennotierten oder der Mitbestimmung unterliegenden Gesellschaft für den Frauenanteil auf den beiden Ebenen unterhalb des Vorstands bis spätestens 30. Juni 2015 eine Zielgröße festzulegen hat. Liegt der Frauenanteil zur Zeit dieser Festlegung unter 30%, so darf die Zielgröße den bereits erreichten Anteil nicht mehr unterschreiten. Gleichzeitig ist eine Frist zur Erreichung der Zielgröße zu bestimmen. Die erste Frist darf nicht länger als zwei Jahre sein. Nach Inkrafttreten des Gesetzes wird der Vorstand einen Beschluss über diese Zielsetzung fassen.

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. Informationen zu den einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrats sind im Internet unter daimler.com/dai/aufsichtsrat und auf den  S. 52f. des Geschäftsberichts verfügbar. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. In regelmäßigen Abständen lässt sich der Aufsichtsrat vom Vorstand über die Strategie des Unternehmens, die Unternehmensplanung, die Umsatzentwicklung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsysteem, das Risikomanagementsystem und Compliance berichten. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat sich der Aufsichtsrat Zustimmungsrechte vorbehalten. Ferner hat der Aufsichtsrat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, dem Prüfungsausschuss und – zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats – gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden näher festgelegt.

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und abzuberufen. Erstbestellungen erfolgen in der Regel für drei Jahre. Zusätzlich zur maßgeblichen fachlichen Qualifikation unter Berücksichtigung der internationalen Tätigkeit des Unternehmens achtet der Aufsichtsrat bei der Zusammensetzung des Vorstands auch auf Vielfalt (Diversity). Dies gilt insbesondere im Hinblick auf das Alter, die Internationalität, das Geschlecht und andere persönliche Eigenschaften.

Im Entwurf des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilnahme von Frauen und Männern an Führungspositionen vom 11. Dezember 2014 ist vorgesehen, dass der Aufsichtsrat einer börsennotierten oder der Mitbestimmung unterliegenden Gesellschaft auch für den Frauenanteil im Vorstand bis spätestens 30. Juni 2015 eine Zielgröße festzulegen hat. Liegt der Frauenanteil zur Zeit dieser Festlegung unter 30%, so darf die Zielgröße den bereits erreichten Anteil nicht mehr unterschreiten. Gleichzeitig ist eine Frist zur Erreichung der Zielgröße zu bestimmen. Die erste Frist darf nicht länger als zwei Jahre sein. Seit dem 1. Januar 2015 besteht der Vorstand wieder aus acht Mitgliedern. Mit Frau Dr. Hohmann-Dennhardt ist eine Frau vertreten, woraus sich eine aktuelle Quote von 12,5% ergibt. Nach Inkrafttreten des Gesetzes wird der Aufsichtsrat einen Beschluss über eine Zielsetzung für Frauen im Vorstand fassen.

Der Aufsichtsrat legt ferner das System der Vorstandsvergütung fest, überprüft es regelmäßig und bestimmt die individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder unter Berücksichtigung des Verhältnisses der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft insgesamt, auch in der zeitlichen Entwicklung. Für diesen Vergleich hat der Aufsichtsrat den oberen Führungskreis unter Heranziehung der unternehmensinternen Bezeichnung der Hierarchiestufen festgelegt und als relevante Belegschaft die Belegschaft der Daimler AG in Deutschland abgegrenzt. Für die individuelle Vorstandsvergütung insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Bestandteile hat der Aufsichtsrat mit Wirkung zum 1. Januar 2014 betragsmäßige Höchstgrenzen bestimmt. Weitergehende Informationen zur Vorstandsvergütung sind im Vergütungsbericht des Geschäftsberichts zusammengefasst.  vgl. S. 118ff.

Der Aufsichtsrat prüft den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den 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 die Lageberichte. Mit der Billigung ist der Jahresabschluss der Gesellschaft festgestellt. Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung über die Ergebnisse seiner eigenen Prüfung und über Art und Umfang der Überwachung des Vorstands während des zurückliegenden Geschäftsjahrs. Der Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2014 ist auf den  S. 46 ff. des Geschäftsberichts abgedruckt und im Internet unter  daimler.com/dai/ara abrufbar.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die neben seinen Aufgaben und Zuständigkeiten sowie den persönlichen Anforderungen an seine Mitglieder insbesondere die Einberufung und Vorbereitung seiner Sitzungen sowie das Prozedere der Beschlussfassung regelt. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist im Internet unter  daimler.com/dai/go verfügbar.

Sitzungen des Aufsichtsrats werden regelmäßig in getrennten Gesprächen der Arbeitnehmervertreter und der Anteilseignervertreter mit den Mitgliedern des Vorstands vorbereitet. Jede Aufsichtsratssitzung sieht eine sogenannte Executive Session für Erörterungen des Aufsichtsrats in Abwesenheit der Mitglieder des Vorstands vor.

Der Aufsichtsrat ist so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder insgesamt über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlich sind. Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, berücksichtigen neben den Anforderungen von Gesetz, Satzung und Deutschem Corporate Governance Kodex auch einen Kriterienkatalog von Qualifikationen und Erfahrungen. Hierzu gehören zum Beispiel Marktkenntnisse in den für Daimler besonders wichtigen Regionen, Expertise im Management von Technologien und Erfahrungen in bestimmten Managementfunktionen. Zudem sind Persönlichkeit und Integrität sowie die Vielfalt der Mitglieder hinsichtlich Alter, Internationalität, Geschlecht und anderer persönlicher Eigenschaften wichtige Voraussetzungen für die effektive Zusammenarbeit im Aufsichtsrat sowie eine qualifizierte Überwachung und Beratung des Vorstands.

Im Hinblick auf seine eigene Zusammensetzung hat der Aufsichtsrat folgende Ziele benannt, die unter Beachtung der unternehmensspezifischen Situation die internationale Tätigkeit des Unternehmens, potenzielle Interessenkonflikte, die Anzahl der unabhängigen Aufsichtsratsmitglieder, eine festzulegende Altersgrenze sowie Vielfalt (Diversity) berücksichtigen und eine angemessene Beteiligung von Frauen vorsehen:

- Um eine angemessene Internationalität sicherzustellen, beispielsweise durch langjährige internationale Erfahrung, hat sich der Aufsichtsrat 2010 einen Anteil von mindestens 40% internationaler Anteilseignervertreter und eine daraus abgeleitete Quote von mindestens 20%, bezogen auf den Gesamtaufsichtsrat zum Ziel gesetzt. Bis zur Hauptversammlung 2014 war diese Zielvorgabe ungeachtet der langjährigen internationalen Erfahrung der weit überwiegenden Zahl der Anteilseignervertreter schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Dr. Paul Achleitner, Sari Baldauf, Petraea Heynike, Andrea Jung, Gerard Kleisterlee und Lloyd G. Trotter auf der Anteilseignerseite mit 60% und mit Valter Sanches auf der Arbeitnehmerseite für den Gesamtaufsichtsrat mit mehr als 30% deutlich übertroffen. Mit Beendigung der Hauptversammlung am 9. April 2014 sind mit Gerard Kleisterlee und Lloyd G. Trotter zwei Anteilseignervertreter internationaler Herkunft aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden, womit sich der Anteil der Aufsichtsratsmitglieder internationaler Herkunft bezogen auf die Anteilseignerseite auf 40% und bezogen auf das Plenum auf 20% reduzierte. Rein vorsorglich und zur Erhaltung der Flexibilität bei künftigen Besetzungen hat der Aufsichtsrat beschlossen, die Zielsetzung für seine eigene Zusammensetzung in Bezug auf die Sicherstellung angemessener Internationalität, beispielsweise durch langjährige internationale Erfahrung, auf mindestens 30% internationaler Anteilseignervertreter und eine daraus resultierende Quote von 15% bezogen auf das Plenum anzupassen. Ungeachtet der langjährigen internationalen Erfahrung des weit überwiegenden Anteils der Anteilseignervertreter ist auch die neue Zielvorgabe derzeit schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Dr. Paul Achleitner, Sari Baldauf, Petraea Heynike und Andrea Jung auf der Anteilseignerseite mit 40% und mit Valter Sanches auf der Arbeitnehmerseite für den Gesamtaufsichtsrat mit 20% 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 ihren Organen stehen, deren konkrete Ausgestaltung einen Interessenkonflikt begründen könnte.
- Wie im Bericht des Aufsichtsrats auf  S. 49 des Geschäftsberichts dargestellt, hätte sich im Berichtszeitraum in einem Einzelfall punktuell und situationsbedingt bei einer konkreten Abstimmung der Anschein eines potenziellen Interessenkonflikts ergeben können. Das betroffene Aufsichtsratsmitglied hat in diesem Einzelfall höchst vorsorglich von der Teilnahme an der Beratung und Beschlussfassung über den möglicherweise von einem Interessenkonflikt betroffenen Sachverhalt abgesehen. Im Übrigen bestanden bei keinem Anteilseignervertreter Anhaltspunkte für einen potenziellen Interessenkonflikt.
- Um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat zu gewährleisten, sieht bereits die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats vor, dass mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex sein soll und dem Aufsichtsrat keine Mitglieder angehören dürfen, die Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben. Derzeit bestehen bei keinem Anteilseignervertreter konkrete Anhaltspunkte für relevante Beziehungen oder Umstände, insbesondere zur Gesellschaft, zu Mitgliedern des Vorstands oder zu anderen Aufsichtsratsmitgliedern, die gegen die Unabhängigkeit sprechen. Kein Mitglied des Aufsichtsrats übt Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus.
 - Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats sieht vor, dass zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit in der Regel nur Kandidaten vorgeschlagen werden sollen, die zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 72 Jahre sind. Damit soll der Kreis potenzieller Aufsichtsratskandidaten hinreichend weit gefasst und auch eine Wiederwahl ermöglicht werden. Keines der amtierenden Aufsichtsratsmitglieder, das für eine volle Amtszeit vorgeschlagen und gewählt wurde, hat zum Zeitpunkt seiner Wahl die jeweils geltende Regelaltersgrenze überschritten.
- Im Hinblick auf die angemessene Beteiligung von Frauen hat sich der Aufsichtsrat auf Basis der vom Unternehmen angestrebten Ziele seinerseits zum Ziel gesetzt, mindestens 20% aller Mitglieder des Aufsichtsrats mit Frauen zu besetzen. Zudem sollen mindestens 30% der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat weiblich sein. Diese Ziele sind bereits erreicht: Mit Sari Baldauf, Petraea Heynike und Andrea Jung sind auf der Anteilseignerseite 30% Frauen vertreten. Mit den Arbeitnehmervertreterinnen Dr. Sabine Maaßen und Elke Tönjes-Werner beträgt der Frauenanteil im Gesamtaufsichtsrat 25%. Der Entwurf des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen vom 11. Dezember 2014 sieht für die Aufsichtsräte von paritätisch mitbestimmten börsennotierten Unternehmen ab 2016 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 Falle des Inkrafttretens des Gesetzentwurfs wird die Zielsetzung des Aufsichtsrats für die angemessene Beteiligung von Frauen durch die gesetzlichen Vorgaben ersetzt.

Mit der Person des Vorsitzenden Dr. Manfred Bischoff gehört dem Aufsichtsrat ein ehemaliges Mitglied des Vorstands an. Nach seinem Ausscheiden aus dem Vorstand im Dezember 2003 wurde er nach einer mehr als zweijährigen Cooling-off-Period erstmals im April 2006 in den Aufsichtsrat und nach einer mehr als dreijährigen Cooling-off-Period erstmals im April 2007 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Ein Mitglied des Aufsichtsrats gehört dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft an, nimmt aber einschließlich seiner Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der Daimler AG außerhalb des Konzerns seiner Vorstandstätigkeit nicht mehr als drei Mandate in Aufsichtsräten börsennotierter Unternehmen oder in Aufsichtsgremien von anderen Gesellschaften mit vergleichbaren Anforderungen wahr. Kein Mitglied des Aufsichtsrats übt eine Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus. Die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Die Daimler AG unterbreitet ihren Aufsichtsratsmitgliedern bei Bedarf Fortbildungsangebote. Mögliche Inhalte sind unter anderem technologische und wirtschaftliche Entwicklungen, Bilanzierung und Rechnungslegung, Internes Kontroll- und Risikomanagementsystem, Compliance, rechtliche Neuerungen und Vorstandsvergütung.

Zusammensetzung und Arbeitsweise von Ausschüssen des Aufsichtsrats

Aufsichtsrat. Der Aufsichtsrat hat vier Ausschüsse gebildet, die im Namen und in Vertretung des Gesamtaufsichtsrats die ihnen übertragenen Aufgaben erfüllen, soweit dies gesetzlich zulässig ist: den Präsidialausschuss, den Nominierungsausschuss, den Prüfungsausschuss und den Vermittlungsausschuss. Über die Arbeit der Ausschüsse berichten die jeweiligen Ausschussvorsitzenden dem Aufsichtsratsplenum spätestens in der nächsten Aufsichtsratssitzung, die auf die Ausschusssitzung folgt. Der Aufsichtsrat hat für alle seine Ausschüsse eigene Geschäftsordnungen erlassen. Diese stehen im Internet unter daimler.com/dai/go zur Verfügung, ebenso wie Informationen über die aktuelle Besetzung dieser Ausschüsse daimler.com/dai/ara, die auch der S. 53 des Geschäftsberichts zu entnehmen ist.

Präsidialausschuss. Dem Präsidialausschuss gehören der Vorsitzende des Aufsichtsrats, sein Stellvertreter und zwei weitere Mitglieder an, die mit der Mehrheit der in der entsprechenden Beschlussfassung des Aufsichtsrats abgegebenen Stimmen gewählt werden.

Der Präsidialausschuss gibt dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern und ist für deren vertragliche Angelegenheiten verantwortlich. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge zur Gestaltung des Vergütungssystems für den Vorstand sowie für die angemessene individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Dabei beachtet er die entsprechenden Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Der Präsidialausschuss entscheidet auch 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 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 Deutschen Corporate Governance Kodex und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats sowie die konkreten Ziele, die der Aufsichtsrat für seine eigene Zusammensetzung festgelegt hat. Des Weiteren definiert er die Anforderungen für das konkret zu besetzende Mandat.

Prüfungsausschuss. Der Prüfungsausschuss setzt sich aus vier Mitgliedern zusammen, die mit der Mehrheit der bei der entsprechenden Beschlussfassung des Aufsichtsrats abgegebenen Stimmen gewählt werden. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist nicht zugleich Vorsitzender des Prüfungsausschusses.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Dr. Clemens Börsig, erfüllt das Kriterium der Unabhängigkeit und verfügt ebenso wie das neue Mitglied des Ausschusses Joe Kaeser über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren. Auch Herr Dr. h. c. Bernhard Walter, der bis zu seinem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat im April 2014 den Vorsitz im Prüfungsausschuss innehatte, erfüllte die Anforderungen der Unabhängigkeit sowie der Expertise und langjährigen Erfahrung in den genannten Bereichen. In tiefer Trauer und Dankbarkeit nimmt das Unternehmen Abschied von Herrn Dr. Walter, der im Januar 2015 verstorben ist.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses und der Abschlussprüfung, dem Risiko- und Compliance Management System sowie dem internen Kontroll- und Revisionssystem. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontroll- und 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 Business Practices Office über Beschwerden und Informationen zu etwaigen Rechtsverstößen oberster Führungskräfte entgegen. Er lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Beschwerden und Hinweise informieren.

Die Halbjahres- und Quartalsberichte erörtert der Prüfungsausschuss vor deren Veröffentlichung mit dem Vorstand. Auf der Grundlage des Berichts des Abschlussprüfers prüft der Prüfungsausschuss den Jahres- und Konzernabschluss sowie den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns und erörtert diese gemeinsam mit dem Abschlussprüfer. Verantwortlicher Abschlussprüfer bei der mit der Konzernabschlussprüfung beauftragten KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist Dr. Axel Thümler. 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 und Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung sowie für die prüferische Durchsicht von Zwischenberichten. Dabei vereinbart er das Honorar und legt die Prüfungsschwerpunkte fest. Der Abschlussprüfer berichtet dem Prüfungsausschuss über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über eventuelle im Rahmen der Prüfung festgestellte wesentliche Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, bezogen auf den Rechnungslegungsprozess.

Schließlich genehmigt der Prüfungsausschuss Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die Daimler AG oder deren Konzernunternehmen erbringen und die nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses stehen.

Vermittlungsausschuss. Der Vermittlungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter sowie je einem von den Arbeitnehmer- und Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählten Mitglied. Er ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz genannte Aufgabe wahrzunehmen. Danach hat der Vermittlungsausschuss Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern zu machen, wenn im ersten Wahlgang die für die Bestellung eines Vorstandsmitglieds erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Aufsichtsratsmitglieder nicht erreicht wurde.

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre üben ihre mitgliedschaftlichen Rechte, insbesondere ihr Auskunfts- und Stimmrecht, in der Hauptversammlung aus. Jede Aktie der Daimler AG gewährt eine Stimme. Mehrfachstimmrechte, Vorzugsstimmrechte oder Höchststimmrechte gibt es bei der Daimler AG nicht. Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter daimler.com/ir/hv verfügbar. Die jährliche ordentliche Hauptversammlung findet in der Regel innerhalb von vier Monaten nach Ende eines Geschäftsjahres statt. Die Gesellschaft erleichtert ihren Aktionären die persönliche Ausübung ihrer Rechte und die Stimmrechtsvertretung unter anderem 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.

Die Hauptversammlung beschließt unter anderem über die Verwendung des Bilanzgewinns, die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats, die Wahl des Abschlussprüfers, die Wahl der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat und die Vergütung des Aufsichtsrats. Außerdem entscheidet die Hauptversammlung insbesondere über Satzungsänderungen, Kapitalmaßnahmen und die Zustimmung zu bestimmten Unternehmensverträgen. Aktionäre können Gegenanträge zu Beschlussvorschlägen von Vorstand und Aufsichtsrat stellen und Beschlüsse der Hauptversammlung unter den gesetzlichen Voraussetzungen gerichtlich anfechten.

Der Einfluss der Hauptversammlung auf die Leitung des Unternehmens ist jedoch rechtlich begrenzt. Über Fragen der Geschäftsführung kann die Hauptversammlung grundsätzlich nur entscheiden, wenn der Vorstand dies verlangt.

Abweichend von der Anregung in Ziffer 2.3.4 des Deutschen Corporate Governance Kodex wird die Hauptversammlung nicht insgesamt, sondern nur bis zum Ende des Berichts des Vorstands im Internet übertragen.

Im Rahmen unserer umfassenden Investor Relations- und Öffentlichkeitsarbeit stehen wir in enger Verbindung mit unseren Anteilseignern. Wir unterrichten Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit umfassend und regelmäßig über die Lage des Unternehmens und informieren sie unverzüglich über wesentliche geschäftliche Veränderungen.

Zusätzlich zu anderen Kommunikationswegen nutzen wir dabei auch intensiv die Internetseite der Gesellschaft. Unter daimler.com/investor-relations finden Sie alle wesentlichen im Geschäftsjahr 2014 veröffentlichten Informationen einschließlich Jahres-, Quartals- und Halbjahresfinanzberichten, Pressemitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen bedeuternder Aktionäre, Präsentationen und Audioaufzeichnungen aus Analysten- und Investorenveranstaltungen und Telefonkonferenzen sowie den Finanzkalender. Im Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen, beispielsweise des Geschäftsberichts und der Zwischenberichte, sowie der Termin der Hauptversammlung frühzeitig bekannt gegeben. Der Finanzkalender ist zudem auf der hinteren Umschlagseite des Geschäftsberichts abgedruckt. Veröffentlichungen erfolgen auch in englischer Sprache.

Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat, Directors' Dealings

Am 31. Dezember 2014 waren 0,26 Mio. Aktien oder Optionen auf Aktien der Daimler AG (0,025 % der ausgegebenen Aktien) im Besitz von Mitgliedern des Vorstands. Zu diesem Stichtag besaßen Mitglieder des Aufsichtsrats 0,02 Mio. Aktien oder Optionen auf Aktien der Daimler AG (0,002 % der ausgegebenen Aktien).

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie ihnen nach Maßgabe des § 15a Wertpapierhandelsgesetzes nahestehende Personen sind verpflichtet, Geschäfte mit Aktien der Daimler AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten, sogenannte Directors' Dealings, der Bundesanstalt für Finindienstleistungsaufsicht und der Daimler AG mitzuteilen. Die Daimler AG ihrerseits ist verpflichtet, solche Transaktionen unverzüglich nach Mitteilung zu veröffentlichen. Im Geschäftsjahr 2014 wurden keine Geschäfte im Sinne von § 15a WpHG getätigt. Aktuelle Informationen zu Directors' Dealings werden, soweit vorhanden, im Internet unter daimler.com/dai/dd veröffentlicht.

Risikomanagement und Rechnungslegung

Das Risikomanagement im Konzern. Daimler verfügt über ein Risikomanagementsystem, das der Größe und globalen Ausrichtung des Unternehmens gerecht wird.  vgl. S. 132 ff. Das Risikomanagementsystem ist Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann. Der Aufsichtsrat behandelt das Risikomanagementsystem insbesondere anlässlich der Genehmigung der Operativen Planung. Darüber hinaus diskutiert der Prüfungsausschuss mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems. Zudem befasst sich der Prüfungsausschuss regelmäßig mit dem Risikobericht. Der Aufsichtsratsvorsitzende hält regelmäßig Kontakt zum Vorstand, um mit ihm zusätzlich zur Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements zu erörtern. Die Interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und Unternehmensstandards mit zielgerichteten Prüfungen und initiiert bei Bedarf angemessene Maßnahmen.

Rechnungslegungsgrundsätze. Die Rechnungslegung des Daimler-Konzerns erfolgt nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, und den nach § 315a Absatz 1 HGB ergänzend anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften. Nähere Erläuterungen zu den IFRS sind im Finanzteil des Geschäftsberichts dargestellt.  vgl. Anmerkung 1 des Konzernanhangs. Der Jahresabschluss der Daimler AG, also der Konzernmuttergesellschaft, wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Beide Abschlüsse werden von einer unabhängigen, von der Hauptversammlung zum Abschlussprüfer gewählten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft.

Die Zwischenberichterstattung erfolgt auf Konzernebene nach den Standards der IFRS für die Zwischenberichterstattung, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, sowie im Hinblick auf den Zwischenlagebericht nach den anwendbaren Vorschriften des Wertpapierhandelsgesetzes. Zwischenfinanzberichte werden der prüferischen Durchsicht durch einen unabhängigen, von der Hauptversammlung gewählten Wirtschaftsprüfer unterzogen.

Erklärung zur Unternehmensführung

Die nach § 289a HGB abzugebende Erklärung zur Unternehmensführung wird gleichzeitig mit dem Geschäftsbericht einschließlich des Corporate Governance Berichts unter  daimler.com/dai/euf veröffentlicht und steht dort zum Abruf bereit.

Wir haben eine solide finanzielle Basis.

Der nachfolgend dargestellte Konzernabschluss wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der Konzernabschluss berücksichtigt auch zusätzliche Anforderungen gemäß § 315a (1) des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB).

E | Konzernabschluss.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	192
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	193
Konzernbilanz	194
Konzern-Kapitalflussrechnung	195
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	196
Konzernanhang	198
1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze	198
2. Schätzungen und Beurteilungen im Rahmen der Rechnungslegung	209
3. Konsolidierungskreis	211
4. Umsatzerlöse	212
5. Funktionskosten	212
6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	214
7. Übriges Finanzergebnis	214
8. Zinserträge und Zinsaufwendungen	214
9. Ertragsteuern	215
10. Immaterielle Vermögenswerte	218
11. Sachanlagen	220
12. Vermietete Gegenstände	220
13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen	221
14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen	226
15. Verzinsliche Wertpapiere	228
16. Übrige finanzielle Vermögenswerte	228
17. Übrige Vermögenswerte	229
18. Vorräte	229
19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	230
20. Eigenkapital	230
21. Aktienorientierte Vergütung	232
22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	234
23. Rückstellungen für sonstige Risiken	241
24. Finanzierungsverbindlichkeiten	242
25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	243
26. Rechnungsabgrenzungsposten	243
27. Übrige Verbindlichkeiten	243
28. Konzern-Kapitalflussrechnung	244
29. Rechtliche Verfahren	244
30. Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen	245
31. Finanzinstrumente	248
32. Management von Finanzrisiken	256
33. Segmentberichterstattung	264
34. Kapitalmanagement	269
35. Ergebnis je Aktie	269
36. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen	270
37. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats	271
38. Honorare des Abschlussprüfers	272
39. Zusätzliche Angaben	272

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

E.01

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)	Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Anmerkung	2014	2013 ¹	2014	2013 ¹
in Millionen €					
Umsatzerlöse	4	129.872	117.982	113.881	103.460
Umsatzkosten	5	-101.688	-92.855	-88.091	-80.552
Bruttoergebnis vom Umsatz		28.184	25.127	25.790	22.908
Vertriebskosten	5	-11.534	-11.050	-11.103	-10.589
Allgemeine Verwaltungskosten	5	-3.329	-3.188	-2.693	-2.660
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5	-4.532	-4.205	-4.532	-4.205
Sonstige betriebliche Erträge	6	1.759	1.530	1.676	1.467
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-1.160	-399	-1.139	-380
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	13	897	3.345	912	3.344
Übriges Finanzergebnis	7	458	-349	445	-342
Zinserträge	8	145	212	145	212
Zinsaufwendungen	8	-715	-884	-707	-878
Ergebnis vor Ertragsteuern²		10.173	10.139	8.794	8.877
Ertragsteuern	9	-2.883	-1.419	-2.387	-874
Konzernergebnis		7.290	8.720	6.407	8.003
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		328	1.878		
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis		6.962	6.842		
Ergebnis je Aktie (in €)					
auf Basis des Ergebnisannteils der Aktionäre der Daimler AG		35			
Unverwässert		6,51	6,40		
Verwässert		6,51	6,40		

1 Informationen zu den Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten können Anmerkung 1 entnommen werden.

2 Die Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 33 enthalten.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung¹.

E.02

	Daimler-Konzern 2014	Aktionäre der Daimler AG 2014	Nicht beherrschende Anteile 2014	Daimler-Konzern 2013	Aktionäre der Daimler AG 2013	Nicht beherrschende Anteile 2013
in Millionen €						
Konzernergebnis	7.290	6.962	328	8.720	6.842	1.878
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	1.800	1.744	56	-1.531	-1.485	-46
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten						
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	205	205	-	35	34	1
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-	-	-	-1	-1	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	-6	-6	-	-6	-6	-
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten (nach Steuern)	199	199	-	28	27	1
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten						
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-2.433	-2.432	-1	1.388	1.389	-1
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-253	-253	-	-248	-248	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	800	800	-	-338	-338	-
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten (nach Steuern)	-1.886	-1.885	-1	802	803	-1
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen						
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	11	11	-	-21	-61	40
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-	-	-	93	93	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	-	-	-	-56	-43	-13
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen (nach Steuern)	11	11	-	16	-11	27
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	124	69	55	-685	-666	-19
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen (vor Steuern)	-	-	-	-1	-1	-
Steuern auf Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-	-	-	-	-	-
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen (nach Steuern)	-	-	-	-1	-1	-
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (vor Steuern)	-5.378	-5.378	-	1.491	1.491	-
Steuern auf Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	1.682	1.682	-	-372	-372	-
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (nach Steuern)	-3.696	-3.696	-	1.119	1.119	-
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-3.696	-3.696	-	1.118	1.118	-
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-3.572	-3.627	55	433	452	-19
Gesamtergebnis	3.718	3.335	383	9.153	7.294	1.859

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können Anmerkung 20 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernbilanz.

E.03

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	Anmerkung	31. Dezember	2014	31. Dezember	2014	31. Dezember
		2013		2013		2014
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	10	9.367	9.388	9.202	9.289	165
Sachanlagen	11	23.182	21.779	23.125	21.732	57
Vermietete Gegenstände	12	33.050	28.160	14.374	13.207	18.676
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	13	2.294	3.432	2.264	3.419	30
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	34.910	27.769	-49	-29	34.959
Verzinsliche Wertpapiere	15	1.374	1.666	6	6	1.368
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	3.634	3.523	-1.140	-767	4.774
Aktive latente Steuern	9	4.124	1.829	3.610	1.348	514
Übrige Vermögenswerte	17	555	531	-2.178	-1.818	2.733
Langfristige Vermögenswerte		112.490	98.077	49.214	46.387	63.276
Vorräte	18	20.864	17.349	20.004	16.648	860
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	8.634	7.803	7.824	7.208	810
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	26.769	23.001	-25	-14	26.794
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		9.667	11.053	8.341	9.845	1.326
Verzinsliche Wertpapiere	15	5.260	5.400	5.150	5.297	110
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	2.353	2.718	-7.099	-6.670	9.452
Übrige Vermögenswerte	17	3.598	3.117	772	447	2.826
Kurzfristige Vermögenswerte		77.145	70.441	34.967	32.761	42.178
Summe Aktiva		189.635	168.518	84.181	79.148	105.454
Passiva						
Gezeichnetes Kapital		3.070	3.069			
Kapitalrücklagen		11.906	11.850			
Gewinnrücklagen		28.487	27.628			
Übrige Rücklagen		202	133			
Eigene Anteile		-	-			
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital		43.665	42.680			
Nicht beherrschende Anteile		919	683			
Eigenkapital	20	44.584	43.363	36.967	36.767	7.617
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	22	12.806	9.869	12.630	9.726	176
Rückstellungen für Ertragsteuern		851	823	850	823	1
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	6.712	5.270	6.590	5.152	122
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	50.399	44.746	10.325	13.542	40.074
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	2.644	1.701	2.231	1.575	413
Passive latente Steuern	9	1.070	892	-1.618	-1.300	2.688
Rechnungsabgrenzungsposten	26	3.581	2.728	3.101	2.283	480
Übrige Verbindlichkeiten	27	14	18	14	15	-
Langfristige Schulden		78.077	66.047	34.123	31.816	43.954
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		10.178	9.086	9.852	8.778	326
Rückstellungen für Ertragsteuern		757	517	679	438	78
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	7.267	6.619	6.830	6.230	437
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	36.290	32.992	-13.518	-12.218	49.808
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	8.062	6.575	6.198	4.797	1.864
Rechnungsabgrenzungsposten	26	2.413	1.868	1.674	1.351	739
Übrige Verbindlichkeiten	27	2.007	1.451	1.376	1.189	631
Kurzfristige Schulden		66.974	59.108	13.091	10.565	53.883
Summe Passiva		189.635	168.518	84.181	79.148	105.454

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung¹.

E.04

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
in Millionen €						
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.173	10.139	8.794	8.877	1.379	1.262
Abschreibungen/Wertminderungen	4.999	4.368	4.964	4.343	35	25
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-850	-3.345	-898	-3.380	48	35
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-1.053	193	-1.053	193	-	-
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-2.768	-592	-2.734	-475	-34	-117
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-606	-695	-430	-757	-176	62
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	853	610	845	602	8	8
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-8.065	-5.334	-914	267	-7.151	-5.601
Vermietete Fahrzeuge	-2.819	-2.990	-24	-263	-2.795	-2.727
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	1.032	2.240	819	1.950	213	290
Gezahlte Ertragsteuern	-2.170	-1.309	-1.830	-1.044	-340	-265
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	-1.274	3.285	7.539	10.313	-8.813	-7.028
Zugänge zu Sachanlagen	-4.844	-4.975	-4.821	-4.956	-23	-19
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-1.463	-1.932	-1.443	-1.894	-20	-38
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	209	180	194	170	15	10
Erwerb von Anteilsbesitz	-172	-969	-91	-964	-81	-5
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	3.098	2.414	3.098	2.413	-	1
Erwerb verzinslicher Wertpapiere	-3.341	-6.566	-3.281	-6.072	-60	-494
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere	3.834	4.991	3.476	4.524	358	467
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-30	28	-19	12	-11	16
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-2.709	-6.829	-2.887	-6.767	178	-62
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	2.129	845	722	-454	1.407	1.299
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	37.354	37.602	13.711	15.302	23.643	22.300
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	-34.650	-31.987	-11.858	-10.643	-22.792	-21.344
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-2.407	-2.349	-2.407	-2.349	-	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-158	-269	-156	-268	-2	-1
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	42	101	29	96	13	5
Erwerb eigener Aktien	-26	-24	-26	-24	-	-
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochterunternehmen	-10	-73	-10	-73	-	-
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilen an Tochterunternehmen ohne Beherrschungsverlust	-	9	-	9	-	-
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	-6.491	-4.978	6.491	4.978
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	2.274	3.855	-6.486	-3.382	8.760	7.237
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	323	-254	330	-206	-7	-48
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.386	57	-1.504	-42	118	99
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	11.053	10.996	9.845	9.887	1.208	1.109
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	9.667	11.053	8.341	9.845	1.326	1.208

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können Anmerkung 28 entnommen werden.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals¹.

E.05

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen ²	Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2013	3.063	12.026	22.017	516	234
Konzernergebnis	-	-	6.842	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	1.490	-1.485	33
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-372	-	-6
Gesamtergebnis	-	-	7.960	-1.485	27
Dividenden	-	-	-2.349	-	-
Veränderung durch Stock Options	-	2	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	6	72	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-23	-	-	-
Sonstiges	-	-227	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2013	3.069	11.850	27.628	-969	261
Stand zum 1. Januar 2014	3.069	11.850	27.628	-969	261
Konzernergebnis	-	-	6.962	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-5.378	1.744	205
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	1.682	-	-6
Gesamtergebnis	-	-	3.266	1.744	199
Dividenden	-	-	-2.407	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	1	2	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Sonstiges	-	54	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2014	3.070	11.906	28.487	775	460

1 Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 20 entnommen werden.

2 Die Gewinnrücklagen beinhalten auch die Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden.

Die versicherungsmathematischen Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen belaufen sich im Jahr 2014 auf 8.892 (2013: 5.196) Mio. € nach Steuern.

Übrige Rücklagen Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden		Derivative Finanzinstrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanzinvestitionen	Den Aktionären der Daimler AG			Summe Eigenkapital
Eigene Aktien	zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile					
in Millionen €							
50	-1	-	37.905	1.425	39.330	Stand zum 1. Januar 2013	
-	-	-	6.842	1.878	8.720	Konzernergebnis	
1.141	32	-	1.211	-6	1.205	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
-338	-43	-	-759	-13	-772	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
803	-11	-	7.294	1.859	9.153	Gesamtergebnis	
-	-	-	-2.349	-269	-2.618	Dividenden	
-	-	-	2	-	2	Veränderung durch Stock Options	
-	-	-	78	7	85	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-24	-24	-	-24	Erwerb eigener Aktien	
-	-	24	24	-	24	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-23	-2.433	-2.456	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
-	-	-	-227	94	-133	Sonstiges	
853	-12	-	42.680	683	43.363	Stand zum 31. Dezember 2013	
853	-12	-	42.680	683	43.363	Stand zum 1. Januar 2014	
-	-	-	6.962	328	7.290	Konzernergebnis	
-2.685	11	-	-6.103	55	-6.048	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
800	-	-	2.476	-	2.476	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
-1.885	11	-	3.335	383	3.718	Gesamtergebnis	
-	-	-	-2.407	-158	-2.565	Dividenden	
-	-	-	3	20	23	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-26	-26	-	-26	Erwerb eigener Aktien	
-	-	26	26	-	26	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	54	-9	45	Sonstiges	
-1.032	-1	-	43.665	919	44.584	Stand zum 31. Dezember 2014	

Konzernanhang.

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Der Konzernabschluss der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen (»Daimler« oder »der Konzern«) wurde unter Anwendung von § 315a HGB (Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart, Deutschland.

Der Konzernabschluss der Daimler AG wird in Euro (€) aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, erfolgen Angaben in Millionen €. Die Beträge sind jeweils kaufmännisch gerundet.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 13. Februar 2015 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS. Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2014 verpflichtend in der EU anzuwendenden IFRS.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und im Geschäftsjahr erstmals angewendete IFRS. Im Mai 2011 hat das IASB drei neue Standards herausgegeben, die die Bilanzierung von Beteiligungen eines berichtenden Unternehmens im Konzernabschluss regeln. Daimler wendet die neuen Konsolidierungsstandards zum verpflichtenden Erstanwendungszeitpunkt für IFRS-Anwender in der EU ab dem 1. Januar 2014 mit retrospektiver Wirkung an.

IFRS 10 »Consolidated Financial Statements« ersetzt die Vorschriften des IAS 27 »Consolidated and Separate Financial Statements«, die die Bilanzierung von Konzernabschlüssen regeln, sowie die Vorschriften aus SIC-12 »Consolidation – Special Purpose Entities«. Mit IFRS 10 wird ein einheitliches Konsolidierungsmodell für alle Unternehmen auf der Grundlage von Beherrschung eingeführt. Danach liegt Beherrschung 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. Die Konzernunternehmen wurden unter Zugrundelegung des neuen Beherrschungsbegriffes analysiert. Infolgedessen wurden zwei Gesellschaften umklassifiziert. Es handelt sich dabei ausschließlich um Gesellschaften, 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 und deshalb nicht konsolidiert werden, so dass sich keine Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben.

Mit IFRS 11 »Joint Arrangements« wird die Bilanzierung von gemeinschaftlich geführten Aktivitäten neu geregelt. Der Standard ersetzt die Regelungen des IAS 31 »Interests in Joint Ventures« und SIC-13 »Jointly Controlled Entities – Non-Monetary Contributions by Ventures«. Zukünftig ist zu entscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte am Nettovermögen. Gemeinschaftsunternehmen sind nun zwingend nach der Equity-Methode zu bilanzieren. Für Daimler ergeben sich hieraus keine Effekte, weil für Gemeinschaftsunternehmen schon bislang die Equity-Methode angewendet wurde. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit besteht, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In diesem Fall sind die anteiligen Vermögenswerte und Schulden sowie die anteiligen Erträge und Aufwendungen zu erfassen. Zum Stichtag bestehen sechs gemeinschaftliche Tätigkeiten. Diese haben keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

IFRS 12 »Disclosure of Interests in Other Entities« regelt die Angabepflichten in Bezug auf Anteile an anderen Unternehmen. Dazu werden unter anderem bestehende Angaben aus mehreren bereits veröffentlichten Standards in IFRS 12 zusammengeführt. Die erweiterten Angaben können den Anmerkungen 3 und 13 entnommen werden.

Die übrigen erstmals zum 1. Januar 2014 verpflichtend in der EU anzuwendenden Standards hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

Veröffentlichte, von der EU noch nicht übernommene und noch nicht angewandte IFRS. Im Juli 2014 hat das IASB den Standard IFRS 9 »Financial Instruments« veröffentlicht, mit dem IAS 39 abgelöst werden soll. IFRS 9 umfasst Vorschriften zur Klassifizierung, zum Ansatz und zur Bewertung (einschließlich der Wertminderung) von Finanzinstrumenten. Darüber hinaus beinhaltet IFRS 9 Regelungen zum General Hedge Accounting. Mit IFRS 9 werden zusätzliche Anhangangaben erforderlich, die eine Anpassung von IFRS 7 »Financial Instruments – Disclosures« nach sich ziehen. IFRS 9 ist – vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme durch die EU – erstmals verpflichtend auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2018 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Untersuchung der Auswirkungen aus der Anwendung des IFRS 9 auf den Konzernabschluss ist noch nicht abgeschlossen.

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 zur Bestimmung fest, ob, 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. Zudem werden die Angabevorschriften erweitert. IFRS 15 ist – vorbehaltlich einer noch ausstehenden Übernahme durch die EU – erstmals verpflichtend auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2017 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Die Untersuchung der Auswirkungen aus der Anwendung des IFRS 15 auf den Konzernabschluss ist noch nicht abgeschlossen.

Bei Anerkennung dieser Standards durch die EU, die verpflichtend erst in späteren Geschäftsjahren anzuwenden sind, plant Daimler derzeit keine vorzeitige Anwendung. Die übrigen veröffentlichten, von der EU noch nicht übernommenen, geänderten Standards werden voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben.

Darstellung. Die Darstellung in der Konzernbilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres oder innerhalb eines längeren normalen Geschäftszyklus fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden grundsätzlich als langfristige Posten dargestellt.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Um den Vertrieb bestimmter, im Konzern hergestellter Produkte zu unterstützen, werden den Kunden Finanzierungen (einschließlich Leasingverträge) angeboten. Aufgrund dessen ist der Konzernabschluss wesentlich durch die Aktivitäten der konzerneigenen Finanzdienstleistungsgesellschaften geprägt.

Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns zu ermöglichen, wird der geprüfte Konzernabschluss um ungeprüfte Informationen zum Industrie- und Finanzdienstleistungsgeschäft (Daimler Financial Services) ergänzt. Diese stellen jedoch keine Pflichtangaben nach IFRS dar und erfüllen nicht den Zweck, einzeln und für sich allein die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage vom Industriegeschäft bzw. Daimler Financial Services im Einklang mit IFRS darzustellen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten. Im Rahmen der organisatorischen Fokussierung der Geschäftsfelder auf Kunden und Märkte werden übergreifende Funktionen auf Länderebene verschlankt sowie Funktionalressorts stärker auf die Anforderungen der Geschäftsfelder ausgerichtet. In diesem Zusammenhang hat Daimler die Zugehörigkeit der Kostenstellen in den zentralen Funktionen zu den einzelnen Funktionskosten überprüft. Hieraus haben sich unter anderem bei IT-Leistungen und Personalaufwendungen Umgliederungen von den Verwaltungskosten zu den übrigen Funktionskosten ergeben.

Tabelle [E.06](#) zeigt die Auswirkungen der rückwirkenden Änderungen in der Zuordnung zu den einzelnen Funktionskosten auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Jahr 2013.

Unter Beibehaltung der bisherigen Zuordnung der Kostenstellen zu den einzelnen Funktionskosten hätten sich im Jahr 2014 die in Tabelle [E.07](#) dargestellten Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ergeben.

Auswirkungen auf das Konzernergebnis und damit auf das unverwässerte und das verwässerte Ergebnis je Aktie und auf das Konzern-Eigenkapital ergeben sich nicht.

E.06

Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten

	2013 veröffentlicht	Umgliede- rungen	2013 geändert
in Millionen €			
Umsatzkosten	92.457	398	92.855
Vertriebskosten	10.875	175	11.050
Allgemeine Verwaltungskosten	3.865	-677	3.188
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	4.101	104	4.205

E.07

Beibehaltung des bisherigen Ausweises der Funktionskosten

	2014 geändert	Umgliede- rungen	bisherige Zuordnung	2014
in Millionen €				
Umsatzkosten	101.688	-461	101.227	
Vertriebskosten	11.534	-204	11.330	
Allgemeine Verwaltungskosten	3.329	787	4.116	
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	4.532	-122	4.410	

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 Herstellungs-kostenprinzip 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 vergleichbare Rechte hat. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn sich die Stimmrechte nur auf Verwaltungsaufgaben beziehen und die maßgeblichen Tätigkeiten durch Vertragsvereinbarungen geregelt werden.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse der konsolidierten Tochterunternehmen werden grundsätzlich zum Bilanzstichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Die Abschlüsse der Daimler AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen werden unter Beachtung einheitlich geltender Ansatz- und Bewertungsprinzipien aufgestellt. Alle konzerninternen Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Erträge und Aufwendungen sowie Zahlungsströme aus Geschäftsvorfällen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden im Rahmen der Konsolidierung vollständig eliminiert.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert.

Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns ohne Verlust der Kontrolle vermindert bzw. erhöht, werden als erfolgsneutrale Transaktion zwischen Eigenkapitalgebern abgebildet.

Anteile an assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten.

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den 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 entscheiden, 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. Da die zum Stichtag einbezogenen gemeinschaftlichen Tätigkeiten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben, werden diese weiterhin nach der Equity-Methode bilanziert.

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 Tochterunternehmen. 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 von untergeordneter Bedeutung sind, werden grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen.

Fremdwährungsumrechnung. Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden finanzielle Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung mit den Stichtagskursen umgerechnet; die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Gewinne und Verluste aus der Umrechnung von zur Veräußerung verfügbaren Eigenkapitalanteilen werden direkt im sonstigen Ergebnis erfasst.

Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Gesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Umrechnungsdifferenzen werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen. Die Posten des Eigenkapitals werden mit historischen Kursen geführt. Die Gewinn- und Verlustrechnungen und die Kapitalflussrechnungen werden mit den entsprechenden Periodendurchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse des US-Dollars, des Britischen Pfunds, des Japanischen Yens, des Chinesischen Renminbi und des Russischen Rubels, der für Daimler wesentlichsten ausländischen Währungen, haben sich wie in Tabelle [E.08](#) dargestellt entwickelt.

E.08

Wechselkurse

	2014					2013				
	USD	GBP	JPY	CNY	RUB	USD	GBP	JPY	CNY	RUB
1€ =	1€ =	1€ =	1€ =	1€ =	1€ =	1€ =	1€ =	1€ =	1€ =	1€ =
Mittelkurs am 31. Dezember										
Mittelkurs am 31. Dezember	1,2141	0,7789	145,2300	7,5358	72,3370	1,3791	0,8337	144,7200	8,3491	45,3246
Periodendurchschnittskurse										
1. Quartal	1,3696	0,8279	140,8000	8,3576	48,0425	1,3206	0,8511	121,7900	8,2209	40,1518
2. Quartal	1,3711	0,8147	140,0000	8,5438	47,9415	1,3062	0,8506	129,0700	8,0376	41,3464
3. Quartal	1,3256	0,7938	137,7500	8,1734	48,0583	1,3242	0,8545	131,0200	8,1111	43,4394
4. Quartal	1,2498	0,7891	142,7500	7,6824	59,7160	1,3610	0,8407	136,4800	8,2903	44,2920

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Umsatzrealisierung. Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn der Eigentums- und Gefahrenübergang an den Kunden erfolgt ist, der Betrag der Umsatzerlöse verlässlich bestimmt und von dessen Bezahlung ausgegangen werden kann. Die Umsatzerlöse werden abzüglich von Erlösschmälerungen, wie z. B. Skonti und Preisnachlässe, ausgewiesen.

In Abhängigkeit von unterschiedlichen Marktgegebenheiten in einzelnen Ländern, den jeweiligen Produktlebenszyklen und produktabhängigen Faktoren (wie z. B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden) setzt Daimler unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein. Die Programme umfassen finanzielle Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen.

Die Umsatzerlöse enthalten außerdem Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften sowie Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services. Die Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften resultieren aus Operating Leases und werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Zudem werden am Ende der Vertragslaufzeit Verwertungserlöse generiert. Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert. Sofern Darlehen unterhalb marktüblicher Zinssätze begeben werden, erfolgt der Ansatz der Forderungen in Höhe des Barwerts, und die Umsatzerlöse werden um die gewährten Zinsvorteile gekürzt. Sofern subventionierte Leasinggebühren im Rahmen von Finance Leases vereinbart werden, wird der Umsatz aus dem Fahrzeugverkauf um die Höhe des gewährten Zinsvorteils gekürzt.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine verlängerte, separat berechnete Gewährleistung an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam realisiert. Die Realisierung erfolgt proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Sofern Erfahrungswerte nur unzureichend vorliegen, werden die Erträge linear realisiert. Ein Verlust aus diesen Verträgen wird im jeweils aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die Summe der erwarteten Kosten für vertragliche Leistungen die abgegrenzten Umsatzerlöse übersteigt.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien oder verbilligten Wartungsverträgen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen auf Grundlage ihrer geschätzten beizulegenden Zeitwerte.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, soweit sie nach IAS 38 »Intangible Assets« nicht aktivierungspflichtig sind, werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls erfolgswirksam erfasst.

Fremdkapitalkosten. Fremdkapitalkosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls aufwandswirksam erfasst, sofern sie nicht direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können und deshalb zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts gehören. Die Abschreibungen auf die aktivierten Fremdkapitalkosten werden in den Umsatzkosten ausgewiesen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand. Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden von dem Buchwert des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust erfasst. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam als sonstige betriebliche Erträge erfasst, in der auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

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 des 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.

Eine Ausnahme von diesen Grundsätzen wird für Daimler Financial Services gemacht. Hier werden die Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

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 Verlustvortrages 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. Das verwässerte Ergebnis je Aktie berücksichtigt im Jahr 2013 zusätzlich alle aufgrund von Stock-Option-Plänen möglicherweise auszugebenden Aktien. Zum 31. Dezember 2014 waren keine Stock-Options mehr im Bestand.

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) und immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn Anzeichen vorliegen, dass der immaterielle Vermögenswert wertgemindert sein könnte. Die Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden als Schätzungsänderung behandelt. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden in den Funktionskosten berücksichtigt.

Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden aktiviert, wenn die Ansatzkriterien von IAS 38 erfüllt sind. Nach der erstmaligen Aktivierung wird der Vermögenswert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungen geführt. Aktivierte Entwicklungskosten beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilige Gemeinkosten und werden linear über die geplante Produktlebensdauer (maximal zehn Jahre) abgeschrieben. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten sind Bestandteil der Herstellungskosten und werden denjenigen Fahrzeugen und Komponenten zugeordnet, durch die sie verursacht worden sind. Beim Verkauf der Vorräte bzw. Fahrzeuge werden sie in den Umsatzkosten berücksichtigt.

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 ange setzt.

Sachanlagen. Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Die Kosten für selbst erstellte Anlagen beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten. Soweit relevant, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch und Beseitigung des Vermögenswerts und die Wiederherstellung des Standorts.

Die Nutzungsdauern, über die die Sachanlagen abgeschrieben werden, können Tabelle [E.09](#) 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.

E.09

Nutzungsdauern für Sachanlagen

Gebäude und Grundstückseinrichtungen	10 bis 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	6 bis 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattungen	3 bis 30 Jahre

Konzern als Leasingnehmer. Im Falle eines Operating Lease werden die Leasingraten bzw. Mietzahlungen sofort aufwands wirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Vermögenswerte, die im Rahmen eines Finance Lease bilanziert werden, sind zu Beginn des (Leasing-) Vertrages mit dem niedrigeren Wert aus dem Barwert der Mindestleasingzahlungen und dem Zeitwert des Leasinggegenstands, und in den Folge perioden 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.

Sale and Lease back. 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 eine Rückkaufverpflichtung bzw. eine Restwertgarantie gewährt. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Herstellungskosten unter den Vermieteten Gegenständen im Industriegeschäft aktiviert und über die Vertragsdauer linear unter Zugrundelegung der erwarteten Restwerte abgeschrieben. Änderungen der Restwerterwartung führen entweder zu einer prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, wenn Anhalts punkte hierfür vorliegen, zu einer Wertminderung.

Gegenstand von Operating Leases sind darüber hinaus Konzernprodukte, die Daimler Financial Services von konzern unabhängigen Händlern oder anderen Dritten erwirbt und an Endkunden vermietet. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Anschaffungskosten unter den Vermieteten Gegenständen im Segment Daimler Financial Services ausgewiesen. Sofern diese Fahrzeuge subventioniert werden, werden die Subventionen von den Anschaffungskosten abgesetzt. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Fahrzeuge aufgrund der abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse. Der mit diesen Fahrzeugen beim Verkauf an die Händler erzielte Umsatz liegt nach Einschätzung des Konzerns in der Größenordnung des Zugangs zum Vermiet vermögen bei Daimler Financial Services. Im Jahr 2014 betragen die Zugänge zu den Vermieteten Gegenständen bei Daimler Financial Services rund 9 (2013: rund 8) Mrd. €.

Im Fall von Finance Leases weist der Konzern Forderungen in Höhe der Nettoinvestition aus dem Leasingverhältnis unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen aus. Die Netto investition 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 bei at-equity bilanzierten Unternehmen vorliegen. Liegen solche Hinweise vor, ermittelt der Konzern den Wertberichtigungsbedarf. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung, wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und Nutzungswert. Eine Wertminderung oder Wertaufholung wird in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen erfasst; darin werden auch Ergebnisse aus dem Verkauf von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen.

Zu eliminierende Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit at-equity bilanzierten Unternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet.

Wertminderung langfristiger nicht-finanzieller Vermögenswerte. Daimler überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltpunkte für Wertminderungen von Vermögenswerten vorliegen. Liegen solche Anzeichen vor, nimmt Daimler eine Schätzung des erzielbaren Betrags des Vermögenswerts vor. Der erzielbare Betrag wird für jeden einzelnen Vermögenswert bestimmt, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt Zahlungsmittelzuflüsse, die nicht weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten (zahlungsmittelgenerierende Einheiten) sind. Darüber hinaus wird für Geschäftswerte und für sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer eine jährliche Überprüfung auf Wertminderung durchgeführt; diese erfolgt auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen.

Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, die bei Daimler den berichtspflichtigen Segmenten entsprechen, bestimmt Daimler den jeweiligen erzielbaren Betrag zunächst als Nutzungswert und vergleicht diesen mit den entsprechenden Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). Der Nutzungswert wird durch Diskontierung erwarteter zukünftiger Zahlungsströme (Cash Flows) aus der fortgeführten Nutzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die zukünftigen Zahlungsströme werden auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung des Werthaltigkeitstests gültigen, vom Vorstand verabschiedeten langfristigen Planung bestimmt. Diese Planung basiert auf Erwartungen im Hinblick auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie die Profitabilität der Produkte. Die mehrjährige Planung umfasst den Zeitraum bis 2021 und deckt damit überwiegend die Produktlebenszyklen unseres Fahrzeuggeschäfts ab. Die gerundeten, segment-spezifisch ermittelten, für die Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen risikoangepassten Zinssätze betragen gegenüber dem Vorjahr unverändert 8% nach Steuern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Industriegeschäfts sowie 9% nach Steuern für Daimler Financial Services. Während für Daimler Financial Services der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoangepassten Zinssatz der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Industriegeschäfts die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (WACC – weighted average cost of capital) zugrunde. Deren Ermittlung erfolgt auf Basis des Capital-Asset-Pricing-Modells (CAPM) unter Berücksichtigung der aktuellen Markterwartungen. Zur Ermittlung des risikoangepassten Zinssatzes für Zwecke des Werthaltigkeitstests werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren, Kapitalstrukturdaten sowie der Fremdkapitalkostensatz verwendet. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts (Terminal Value) abgebildet, der grundsätzlich keine Zuwächse berücksichtigt. Darüber hinaus werden verschiedene Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese zeigen auf, dass auch bei gegenüber der ursprünglichen Planung ungünstigeren Prämissen für zentrale Einflussfaktoren kein Wertminderungsbedarf besteht. Ist der Nutzungswert niedriger als der Buchwert, wird zur Bestimmung des erzielbaren Betrags zusätzlich der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ermittelt.

Zu jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung, soweit diese sich nicht auf Geschäftswerte bezieht, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesen Fällen führt Daimler eine teilweise oder vollständige Wertaufholung durch; dabei wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht. Der erhöhte Buchwert darf jedoch den Buchwert nicht übersteigen, der ermittelt worden wäre (abzüglich planmäßiger Abschreibungen), wenn in früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre.

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen.

Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen als zur Veräußerung bestimmt, wenn die Voraussetzungen des IFRS 5 »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 bei zulegendem 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 für die erstmalige bilanzielle Erfassung bzw. 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 bestimmmbaren 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, Industrieleihen 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 Wertberichtigung in einer der folgenden Berichtsperioden und kann diese Verringerung objektiv auf einen nach der Erfassung der Wertminderung eingetretenen Sachverhalt zurückgeführt werden, wird die in früheren Perioden erfasste Wertberichtigung erfolgswirksam rückgängig gemacht.

Die Wertminderungen von Krediten und Forderungen (z.B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen einschließlich Forderungen aus Finance Leases, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) werden größtenteils auf Wertberichtigungskonten erfasst. Die Entscheidung, ob ein Ausfallrisiko mittels eines Wertberichtigungskontos oder über eine direkte Minderung der Forderung berücksichtigt wird, hängt davon ab, wie hoch die Wahrscheinlichkeit eines Forderungsausfalls geschätzt wird.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Ist ein zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswert in seinem Wert gemindert, wird ein bislang über das sonstige Ergebnis erfasster Betrag in Höhe der Differenz zwischen den Anschaffungskosten (abzüglich etwaiger Tilgungen und Amortisationen) und dem aktuellen beizulegenden Zeitwert, abzüglich etwaiger, bereits früher erfolgswirksam berücksichtigter Wertberichtigungen dieses finanziellen Vermögenswerts, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Wertaufholungen bei Eigenkapitalinstrumenten, die als zur Veräußerung verfügbar eingestuft sind, werden im sonstigen Ergebnis erfasst. Wertaufholungen bei Fremdkapitalinstrumenten werden erfolgswirksam berücksichtigt, wenn sich der Anstieg des beizulegenden Zeitwerts des Instruments objektiv auf ein Ereignis zurückführen lässt, das nach der erfolgswirksamen Erfassung der Wertminderung eingetreten ist.

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 Nettabasis 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 erhaltenen 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 Bruttopenionsverpflichtung 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 Geschäftsjahrs ergeben, sind in den Funktionskosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Die Abzinsungsfaktoren für die Ermittlung der Barwerte der leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen werden 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. Rückstellungen werden regelmäßig überprüft und bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte, bei Beginn eines Leasingvertrags oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieaufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten.

Daimler berücksichtigt Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Stilllegung von Vermögenswerten mit ihrem beizulegenden Zeitwert ab der Periode, in der die Verpflichtung begründet wird.

Restrukturierungsrückstellungen werden im Zusammenhang mit Maßnahmen gebildet, die den Umfang oder die Art der Ausführung der Geschäftstätigkeit eines Segments oder einer Geschäftseinheit wesentlich verändern. In den überwiegenden Fällen bedingen diese Maßnahmen Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten. Angesetzt werden Restrukturierungsrückstellungen, wenn mit der Umsetzung eines detaillierten und formellen Plans begonnen oder dieser bereits kommuniziert wurde.

Aktienorientierte Vergütung. Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und die Verpflichtung wird als Rückstellung ausgewiesen. Das in der Berichtsperiode zu berücksichtigende Ergebnis entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Bilanzstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividendenäquivalents und wird in den Funktionskosten ausgewiesen.

Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung. Gezahlte Zinsen sowie erhaltene Zinsen und Dividenden werden dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Die Zahlungsströme aus kurzfristig verzinslichen Wertpapieren mit hoher Umschlaghäufigkeit und wesentlichen Beträgen werden saldiert im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit abgebildet.

2. Schätzungen und Beurteilungen im Rahmen der Rechnungslegung

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen vorgenommen werden. Diese können Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen betroffen sind, werden im Folgenden erläutert. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen, Beurteilungen und Annahmen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben.

Werthaltigkeit von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und at-equity bewerteten Finanzinvestitionen. Im Rahmen der Werthaltigkeitstests für nicht-finanzielle Vermögenswerte sind Einschätzungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu bestimmen. Dabei sind insbesondere Annahmen bezüglich der zukünftigen Zahlungsmittelzuflüsse und -abflüsse sowohl im Planungszeitraum als auch für die Zeiträume danach zu treffen. Die Einschätzungen beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte. Auf Basis der im Jahr 2014 durchgeföhrten Werthaltigkeitstests übersteigen die erzielbaren Beträge die Nettovermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns erheblich.

Sofern bei at-equity bewerteten Finanzinvestitionen objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen, sind ebenfalls Schätzungen und Beurteilungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag zu bestimmen. In diesem Zusammenhang sind Annahmen über die künftige Geschäftsentwicklung zu treffen, um die erwarteten zukünftigen Cash Flows dieser Finanzinvestition abzuleiten. Die Buch- und Marktwerte der börsennotierten at-equity bewerteten Finanzinvestitionen können Anmerkung 13 entnommen werden.

Werthaltigkeit von vermieteten Gegenständen. Der Konzern überprüft regelmäßig die wertbestimmenden Faktoren seiner vermieteten Fahrzeuge. Dabei sind vor allem die Restwerte der Fahrzeuge nach Ablauf der Leasinglaufzeit einzuschätzen, die einen wesentlichen Teil der zukünftig erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse aus vermieteten Gegenständen darstellen. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen getroffen werden bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise. Diese Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie z. B. historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten. Auf der Grundlage der ermittelten Restwerte wird die planmäßige Abschreibung festgelegt; sofern sich die Restwerterwartung verändert, führt dies entweder zur prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, bei einem signifikanten Abfallen der Restwerterwartung, zu einer Wertminderung. Wird die planmäßige Abschreibung prospektiv angepasst, wirkt sich eine veränderte Restwerteinschätzung nicht unmittelbar aus, sondern gleichmäßig verteilt über die Restlaufzeit des Leasingvertrags.

Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Der Konzern schätzt regelmäßig das Ausfallrisiko seiner Forderungen aus Finanzdienstleistungen ein. In diesem Zusammenhang werden viele Faktoren berücksichtigt; diese umfassen Erfahrungswerte hinsichtlich eingetretener Kreditausfälle, die Größe und Zusammensetzung einzelner Portfolios, aktuelle wirtschaftliche Ereignisse und Rahmenbedingungen sowie die aktuellen Marktwerte bzw. die Angemessenheit der Kreditsicherheiten. Veränderte wirtschaftliche Rahmenbedingungen können die Bonität unserer Kunden beeinträchtigen und zudem auch abnehmende Gebrauchtfahrzeugpreise zur Folge haben. Abnehmende Gebrauchtwagenpreise wirken sich unmittelbar auf die Marktwerte der sicherungsübereigneten Fahrzeuge aus. Sollten sich Einschätzung und Beurteilung dieser Faktoren ändern, beeinflusst dies die Höhe der zu bildenden Wertberichtigungen und wirkt sich auf das Konzernergebnis aus. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkungen 14 und 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, bei Beginn eines Fahrzeugleasing oder bei Einführung neuer Arten von Produktgarantien gebildet. Um die Rückstellungshöhe zu bestimmen, müssen Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle sowie möglicher Rückruf- und Rückkaufaktionen pro Baureihe getroffen werden. Diese Einschätzungen basieren auf Erfahrungswerten hinsichtlich in der Vergangenheit erfolgter Schadensanfälligkeiten bzw. -verläufe. Ferner umfassen die Einschätzungen Annahmen über die Höhe der potentiellen Reparaturkosten pro Fahrzeug und die Auswirkungen möglicher Zeit- oder Kilometerbeschränkungen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst.

Weitere Informationen zu Rückstellungen für sonstige Risiken können 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. Sofern einzelnen oder mehreren dieser Klagen stattgegeben würde, könnten sich hierdurch erhebliche Schaden- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtsstreitigkeiten oder behördlichen Untersuchungen liegen häufig komplexe rechtliche Fragestellungen zugrunde und sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Entsprechend ist die Beurteilung, ob zum Stichtag eine gegenwärtige Verpflichtung als Ergebnis eines Ereignisses in der Vergangenheit besteht, ob ein zukünftiger Mittelabfluss wahrscheinlich und die Verpflichtung verlässlich schätzbar ist, in einem erheblichen Maß mit Einschätzungen durch das Management verbunden. Daimler beurteilt den jeweiligen Stand eines Verfahrens regelmäßig, auch unter Einbeziehung externer Anwälte. Es ist daher möglich, dass die Höhe der Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren aufgrund neuer zukünftiger Entwicklungen angepasst werden muss. Veränderungen von Schätzungen und Prämissen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertragslage des Konzerns haben. Es ist auch möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Die Ermittlung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie die damit zusammenhängenden Pensionsaufwendungen basieren auf versicherungsmathematischen Modellen. Den Bewertungen liegen dabei unterschiedliche Annahmen wie aktuelle versicherungsmathematisch entwickelte Wahrscheinlichkeiten (u.a. Abzinsungsfaktoren, Anstieg der Lebenshaltungskosten), Annahmen über die künftige Fluktuation in Abhängigkeit von Alter und Dienstjahren oder auch erfahrungsbedingte Annahmen über die Eintrittswahrscheinlichkeit von Rentenzahlungen, Ratenzahlung oder Kapitalauszahlung zugrunde. Aufgrund veränderter Markt- und Konjunkturverhältnisse können die den Einflussfaktoren zugrunde gelegten Wahrscheinlichkeiten von aktuellen Entwicklungen abweichen. Mittels Sensitivitätsanalysen werden die finanziellen Auswirkungen der Abweichungen bei den wesentlichen Faktoren ermittelt. Weitere Informationen können Anmerkung 22 entnommen werden.

Ertragsteuern. Die Berechnung der Ertragsteuern der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen Gesetzen und Verordnungen. Die im Abschluss dargestellten Steuerpositionen unterliegen wegen ihrer Komplexität möglicherweise einer abweichenden Interpretation durch Steuerpflichtige einerseits und lokale Finanzbehörden andererseits. Für die Ermittlung von aktiven latenten Steuern sind die künftig zu versteuernden Einkommen sowie die Zeitpunkte, zu denen die aktiven latenten Steuern realisiert werden, einzuschätzen. Dabei werden unter anderem die geplanten Ergebnisse aus der operativen Geschäftstätigkeit, die Ergebniswirkungen aus der Umkehrung von zu versteuernden temporären Differenzen sowie realisierbare Steuerstrategien mit berücksichtigt. Da künftige Geschäftsentwicklungen unsicher sind und sich teilweise der Steuerung durch den Konzern entziehen, sind die zu treffenden Annahmen im Zusammenhang mit der Bilanzierung von aktiven latenten Steuern in erheblichem Maß mit Unsicherheiten verbunden. Daimler beurteilt zu jedem Bilanzstichtag die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern auf Basis der geplanten steuerpflichtigen Einkommen in künftigen Geschäftsjahren; sofern der Konzern davon ausgeht, dass künftige Steuervorteile mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50% teilweise oder vollständig nicht realisiert werden können, wird eine Wertberichtigung auf die aktiven latenten Steuern vorgenommen. Weitere Informationen enthält Anmerkung 9.

3. Konsolidierungskreis

Zusammensetzung des Konzerns. Die Zusammensetzung des Konzerns zeigt die Tabelle [E.10](#).

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 gesamten Anteilsbesitzes der Daimler AG gemäß den §§ 285 und 313 HGB wird in der Anteilsbesitzliste dargestellt. Weitere Informationen hierzu sind in Anmerkung 39 enthalten.

Zu- und Abgänge von konsolidierten Tochterunternehmen.

In dem Anstieg der konsolidierten Tochterunternehmen sind auch Zugänge aufgrund konzerninterner Umstrukturierungen enthalten, aus denen sich keine Auswirkungen auf die Bilanzsumme und das Ergebnis ergaben.

Strukturierte Unternehmen. Bei den strukturierten Unternehmen im Konzern handelt es sich um Vermietungsgesellschaften und Asset-Backed-Securities (ABS) Gesellschaften. Gegenstand der Vermietungsgesellschaften ist im Wesentlichen der Erwerb sowie die Vermietung und Verwaltung von Vermögenswerten. Die ABS-Gesellschaften werden insbesondere zur Refinanzierung des Konzerns genutzt. Im Regelfall werden Forderungen aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft an strukturierte Unternehmen übertragen. Diese refinanzieren den Kaufpreis über die Ausgabe von Wertpapieren.

Zum Bilanzstichtag bestehen im Konzern Beziehungen zu 18 beherrschten strukturierten Unternehmen, von denen 16 Unternehmen vollkonsolidiert werden. Darüber hinaus hat der Konzern Beziehungen zu 5 nicht beherrschten strukturierten Unternehmen. Die nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen sind für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns nicht von Bedeutung.

E.10

Zusammensetzung des Konzerns

	31. Dezember 2014	2013
Konsolidierte Tochterunternehmen	327	320
Inland	60	49
Ausland	267	271
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	80	92
Inland	33	35
Ausland	47	57
At-equity bewertete Tochterunternehmen	5	3
Inland	–	–
Ausland	5	3
At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten	3	3
Inland	1	1
Ausland	2	2
At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen	13	15
Inland	3	4
Ausland	10	11
At-equity bewertete assoziierte Unternehmen	12	12
Inland	3	3
Ausland	9	9
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen	30	29
Inland	15	13
Ausland	15	16
	470	474

Zu- und Abgänge von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

Abgänge im Jahr 2014

RRPSH. Im ersten Quartal 2014 haben Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG beschlossen, den Anteil von 50% an Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH) an den Partner Rolls-Royce Holdings plc (Rolls-Royce) zu übertragen. Daimler hat dafür eine im Jahr 2011 mit Rolls-Royce vereinbarte Put-Option auf seine Beteiligung an RRPSH ausgeübt. Die Transaktion wurde im dritten Quartal 2014 abgeschlossen und der vereinbarte Kaufpreis von 2.433 Mio. € wurde vereinnahmt. Das Ergebnis aus der Veräußerung belief sich auf 1.006 Mio. €. Darüber hinaus ergab sich im ersten Quartal 2014 ein Aufwand aus der Bewertung der Put-Option von 118 Mio. € (2013: 60 Mio. €).

Tesla. Im vierten Quartal 2014 hat der Konzern seine 4 %-ige Beteiligung an Tesla Motors, Inc. (Tesla) veräußert und das zugehörige Kurssicherungsinstrument vorzeitig aufgelöst. Bereits im zweiten Quartal 2014 hat die Neubewertung der Anteile zu einem zahlungsunwirksamen Ertrag von 718 Mio. € geführt, nachdem der maßgebliche Einfluss von Daimler auf Tesla endete. Aus dem Kurssicherungsinstrument und der Veräußerung der Anteile entstand ein Aufwand von rund 124 Mio. € und ein Zahlungsmittelzufluss von 625 Mio. €. Insgesamt entstand ein Ertrag von 594 Mio. €.

E.11

Umsatzerlöse

	2014	2013
in Millionen €		
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	114.013	103.594
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	12.245	10.966
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services	3.180	3.040
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	434	382
	129.872	117.982

E.12

Umsatzkosten

	2014	2013
in Millionen €		
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	-91.574	-83.377
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	-5.049	-4.376
Refinanzierungskosten bei Daimler Financial Services	-1.443	-1.578
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-433	-416
Übrige Umsatzkosten	-3.189	-3.108
	-101.688	-92.855

Zu- und Abgänge im Jahr 2013

BAIC Motor. Im Jahr 2013 gab BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) neue Anteile von 12 % des Anteilsbesitzes zum Preis von 627 Mio. € (einschließlich Anschaffungsnebenkosten) an Daimler aus. Gleichzeitig erhöhte BAIC Motor seinen Anteil am gemeinsamen Joint Venture Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) um 1 % auf 51%; Daimler erhöhte seinen Anteil an der gemeinsamen Vertriebsgesellschaft Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. ebenfalls um 1 % auf 51 %.

EADS. Im Jahr 2013 ist die Veräußerung der Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (seit 2. Januar 2014: Airbus Group N.V.) bzw. der Verlust des maßgeblichen Einflusses auf die Gesellschaft erfolgt.

Weitere Erläuterungen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen können Anmerkung 13 entnommen werden.

4. Umsatzerlöse

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse des Konzerns kann Tabelle [E.11](#) entnommen werden.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern [E.87](#) und Regionen [E.89](#) ist in Anmerkung 33 dargestellt.

5. Funktionskosten

Umsatzkosten. Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle [E.12](#) dargestellt.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 1.212 (2013: 1.134) Mio. € sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

Vertriebskosten. Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2014 auf 11.534 (2013: 11.050) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebseinzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten. Im Jahr 2014 betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 3.329 (2013: 3.188) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb und der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten.

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im Jahr 2014 bei 4.532 (2013: 4.205) Mio. € und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

Optimierungsprogramme. Die Maßnahmen und Programme, deren Implementierungskosten sich wesentlich auf das EBIT der Segmente ausgewirkt haben, sind im Folgenden kurz dargestellt.

Im Rahmen der organisatorischen Fokussierung auf die Geschäftsfelder wurde im Jahr 2014 für die deutsche Vertriebsorganisation ein Restrukturierungsprogramm gestartet. Dabei werden einzelne Niederlassungen und Standorte zu PKW- und NFZ-Verbünden zusammengefasst, um die Profitabilität des konzerneigenen Vertriebs in dem vom Verdrängungswettbewerb geprägten deutschen Marktumfeld nachhaltig zu steigern. Zudem ist geplant, ausgewählte Standorte des heutigen konzern-eigenen Vertriebsnetzes vorwiegend bis Ende 2015 zu veräußern. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden. Zum 31. Dezember 2014 betrugen die Vermögenswerte für diese Veräußerungsgruppe 300 Mio. €, die Schulden lagen bei 27 Mio. €. Die Bewertung mit dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten führte zu Wertminderungen der Sachanlagen von 93 Mio. € über alle automobilen Geschäftsfelder hinweg, die zum überwiegenden Teil auf Mercedes-Benz Cars entfiel.

Aus diesen Maßnahmen werden in den Jahren 2015 und 2016 weitere Ergebnisbelastungen von bis zu 0,5 Mrd. € erwartet.

Mit dem Ziel, durch eine stärkere Nutzung von Effizienzen seine Rentabilität zu steigern, hat Daimler Trucks des Weiteren im Januar 2013 Personalanpassungen angekündigt. In Brasilien wurde im ersten Quartal 2013 ein freiwilliges Ausscheidensprogramm im Verwaltungsbereich begonnen, das zu einem Abbau von rund 1.000 Mitarbeitern geführt hat. In Fortführung dieser Personalanpassungsmaßnahmen hat Daimler Trucks im April 2014 ein freiwilliges Ausscheidensprogramm in Brasilien gestartet, das auf den Abbau weiterer Stellen zielt; dies führte im Jahr 2014 zu einem Abbau von rund 1.500 Stellen, überwiegend im produktiven Bereich. Diese Personalmaßnahmen betrafen auch in geringem Umfang Daimler Buses.

Im Mai 2013 wurde darüber hinaus in Nichtproduktionsbereichen bei Daimler Trucks in Deutschland ein sozialverträgliches freiwilliges Ausscheidensprogramm mit dem Ziel gestartet, 800 Stellen zu reduzieren. Dieses wurde im Jahr 2014 fortgeführt.

Aus diesen Optimierungsprogrammen bei Daimler Trucks werden für das Jahr 2015 weitere Belastungen von bis zu 50 Mio. € erwartet.

Bei Daimler Buses waren zudem im Vorjahr noch Aufwendungen für die im Jahr 2012 beschlossenen Optimierungsmaßnahmen in Westeuropa und Nordamerika enthalten. Dieses Programm konnte zum Jahresende 2013 erfolgreich abgeschlossen werden.

Tabelle [E.13](#) zeigt die Auswirkung der Optimierungsprogramme auf die Kenngrößen der einzelnen Segmente.

Die in Tabelle [E.13](#) genannten Aufwendungen betreffen neben den oben genannten Wertminderungen der Sachanlagen zum überwiegenden Teil Personalmaßnahmen. Die Aufteilung auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist in Tabelle [E.14](#) dargestellt.

Aus den Optimierungsprogrammen werden Zahlungsmittelabflüsse und -zuflüsse überwiegend bis Ende des Jahres 2017 erwartet.

E.13

Optimierungsprogramme

	2014	2013
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars		
EBIT	-81	-
Zahlungsmittelabfluss	-5	-
Rückstellungen für Optimierungsprogramme ¹	-	-
Daimler Trucks		
EBIT	-165	-116
Zahlungsmittelabfluss	-170	-50
Rückstellungen für Optimierungsprogramme ¹	6	64
Mercedes-Benz Vans		
EBIT	-17	-
Zahlungsmittelabfluss	-1	-
Rückstellungen für Optimierungsprogramme ¹	-	-
Daimler Buses		
EBIT	-14	-39
Zahlungsmittelabfluss	-25	-39
Rückstellungen für Optimierungsprogramme ¹	13	36

¹ Stand der gebildeten Rückstellungen zum 31. Dezember.

E.14

Aufwendungen und Erträge aus den Optimierungsprogrammen

	2014	2013
in Millionen €		
Umsatzkosten	-95	-71
Vertriebskosten	-33	-14
Allgemeine Verwaltungskosten	-43	-50
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-13	-13
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-93	-10
Sonstige betriebliche Erträge	-	3
	-277	-155

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl Beschäftigte. Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2014 enthaltene Personalaufwand beträgt 19.607 (2013: 18.753) Mio. €. Die Zahl der im Geschäftsjahr durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter kann Tabelle [E.15](#) entnommen werden.

Aufgrund der organisatorischen Fokussierung der Geschäftsfelder auf Kunden und Märkte sind die bisher unter Vertrieb und Marketing berichteten Mitarbeiterzahlen ab dem Jahr 2014 in den jeweiligen Geschäftsfeldern enthalten. Davon ausgenommen sind die konzerneigenen inländischen Niederlassungen und das weltweite Logistikzentrum Germersheim, die ab dem Jahr 2014 unter Konzernübergreifende Funktionen und Services zusammengefasst werden. Die bisher unter Sonstige ausgewiesenen Mitarbeiterzahlen sind ebenfalls hierin enthalten.

Informationen über die Gesamtbezüge von aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands sowie aktiven Mitgliedern des Aufsichtsrats sind in Anmerkung 37 enthalten.

E.15

Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte

	2014	2013
Mercedes-Benz Cars	128.883	97.003
Daimler Trucks	83.343	80.186
Mercedes-Benz Vans	16.147	15.073
Daimler Buses	16.419	16.557
Daimler Financial Services	8.594	7.937
Konzernübergreifende Funktionen und Services	26.471	–
Vertrieb und Marketing	–	52.151
Sonstige	–	6.477
	279.857	275.384

E.16

Sonstige betriebliche Erträge

	2014	2013
in Millionen €		
Erträge aus weiterverrechneten Kosten	1.039	840
Fördergelder und Subventionen	92	86
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	63	47
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	59	45
Versicherungsentschädigungen	19	26
Übrige sonstige Erträge	487	486
	1.759	1.530

E.17

Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2014	2013
in Millionen €		
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-120	-88
Wertminderungen auf Sachanlagen	-93	–
Übrige sonstige Aufwendungen	-947	-311
	-1.160	-399

6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge kann Tabelle [E.16](#) entnommen werden.

Die Erträge aus weiterverrechneten Kosten an Dritte beinhalten Erträge aus Lizenzien 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.

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist in Tabelle [E.17](#) dargestellt.

Weitere Informationen zu Wertminderungen auf Sachanlagen können Anmerkung 5 entnommen werden.

Die übrigen sonstigen Aufwendungen enthalten Verluste aus dem Abgang von kurzfristigen Vermögenswerten, Veränderungen von übrigen Rückstellungen – unter anderem im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren – und weitere sonstige Bestandteile. Der Posten beinhaltet mit 600 Mio. € Aufwendungen im Zusammenhang mit der Rückstellung für Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern.

7. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [E.18](#) entnommen werden.

Das sonstige übrige Finanzergebnis enthält im Jahr 2014 einen Ertrag aus dem Verkauf des 50%-Anteils an RRPSh von 1.006 (2013: 0) Mio. € sowie einen Ertrag aus dem Abgang der Tesla-Anteile von 88 (2013: 0) Mio. €. Ferner entstanden Aufwendungen aus der Bewertung der RRPSh Put-Option von 118 (2013: 60) Mio. € sowie aus der Absicherung des Tesla-Aktienkurses von 212 (2013: 23) Mio. €. Im Jahr 2013 ist ein Verlust im Zusammenhang mit dem Verkauf der restlichen EADS-Anteile von 140 Mio. € ausgewiesen.

8. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle [E.19](#) entnommen werden.

9. Ertragsteuern

Die Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern kann Tabelle [E.20](#) 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 auf das In- und Ausland kann Tabelle [E.21](#) entnommen werden.

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge von in- und ausländischen Unternehmen von 53 (2013: 1.038) Mio. € enthalten.

Die Zusammensetzung des latenten Steueraufwands ist in Tabelle [E.22](#) dargestellt.

Bei den inländischen Gesellschaften wurde in den Jahren 2014 und 2013 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 15 % verwendet. Weiterhin wurden ein Solidaritätszuschlag von jeweils 5,5 % auf die Körperschaftsteuer sowie ein Gewerbesteuersatz von 14 % berücksichtigt; für die Berechnung der latenten Steuern ergab sich bei den inländischen Gesellschaften in beiden Jahren insgesamt ein Steuersatz von 29,825 %. Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länder spezifischen Steuersätze verwendet.

Tabelle [E.23](#) zeigt eine Überleitungsrechnung vom im Geschäftsjahr erwarteten Steueraufwand zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von unverändert 29,825 % mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

In den Jahren 2014 und 2013 konnten Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern bei ausländischen Tochterunternehmen aufgelöst werden. Die Steuererträge sind jeweils in der Zeile Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern enthalten.

Die Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen enthält alle Effekte von in- und ausländischen Gesellschaften im Zusammenhang mit steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Aufwendungen wie beispielsweise die steuerfreien Erträge im Zusammenhang mit den Nettopensionsaufwendungen im Inland sowie Effekte aus steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen. Weiterhin enthält die Zeile im Jahr 2014 steuerfreie Erträge aus dem Verkauf der Beteiligung an RRPSh sowie steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen im Zusammenhang mit dem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern. Im Jahr 2013 sind steuerfreie Erträge aus dem Verkauf bzw. der Neubewertung der EADS-Aktien und Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren enthalten. Die Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren beinhalten neben den genannten periodenfremden tatsächlichen Steuererträgen auch gegenläufig wirkende periodenfremde latente Steueraufwendungen.

E.18

Übriges Finanzergebnis

	2014	2013
in Millionen €		
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen ¹	-353	-95
Sonstiges übriges Finanzergebnis	811	-254
	458	-349

1 Ohne die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

E.19

Zinserträge und Zinsaufwendungen

	2014	2013
in Millionen €		
Zinserträge		
Nettozinertrag auf das Nettovermögen aus leistungsbasierten Versorgungsplänen	3	2
Zinsen und ähnliche Erträge	142	210
	145	212
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsbasierten Versorgungsplänen	-350	-355
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-365	-529
	-715	-884

E.20

Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern

	2014	2013
in Millionen €		
Inland	2.960	5.630
Ausland	7.213	4.509
	10.173	10.139

E.21

Aufteilung des Steueraufwands

	2014	2013
in Millionen €		
Tatsächliche Steuern		
Inland	-1.125	202
Ausland	-1.395	-1.007
Latente Steuern		
Inland	242	-180
Ausland	-605	-434
	-2.883	-1.419

E.22

Zusammensetzung des latenten Steueraufwands

	2014	2013
in Millionen €		
Latente Steuern	-363	-614
davon aus temporären Differenzen	-44	-710
davon aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	-319	96

E.23

Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

	2014	2013
in Millionen €		
Erwarteter Steueraufwand	-3.034	-3.024
Abweichende ausländische Steuersätze	-91	-51
Abweichende Gewerbesteuer	21	54
Effekt aus Steuergesetzänderungen	-21	-10
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern	276	143
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	-44	1.546
Sonstiges	10	-77
Ausgewiesener Steueraufwand	-2.883	-1.419

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern saldiert, wenn sie sich auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden, und ein Anspruch auf Verrechnung eines tatsächlichen Steuererstattungsanspruchs mit einer tatsächlichen Steuerschuld besteht. Beim Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wird nicht zwischen kurz- und langfristig unterschieden. In der Konzernbilanz werden diese wie in Tabelle [E.24](#) dargestellt ausgewiesen.

Bezüglich der Art der temporären Unterschiede und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorträge und noch nicht genutzter Steuergutschriften ergeben sich vor Saldierung die in Tabelle [E.25](#) dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern ist in Tabelle [E.26](#) dargestellt.

Unter Berücksichtigung der im sonstigen Ergebnis erfassten Buchungen (einschließlich der Beträge für nach der Equity-Methode bewertete Finanzinvestitionen) ergibt sich der in der Tabelle [E.27](#) dargestellte Steueraufwand.

Die im Wesentlichen auf ausländische Gesellschaften entfallenden Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern reduzierten sich in der Konzernbilanz im Vergleich zum 31. Dezember 2013 um 163 Mio. €. Dies ist zum einen auf die ergebniswirksame Auflösung von 276 Mio. € zurückzuführen. Darüber hinaus ergab sich eine ergebnisneutrale Erhöhung im Wesentlichen aufgrund von Währungsumrechnungen.

E.24

Aktive und passive latente Steuern

	31. Dezember	
in Millionen €	2014	2013
Aktive latente Steuern	4.124	1.829
Passive latente Steuern	-1.070	-892
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern	3.054	937

E.25

Aufteilung der unsalidierten aktiven und passiven latenten Steuern

	31. Dezember	
in Millionen €	2014	2013
Immaterielle Vermögenswerte	52	59
Sachanlagen	327	367
Vermietete Gegenstände	1.273	1.131
Vorräte	752	603
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	275	275
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.349	3.406
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	3.323	3.542
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	958	818
Sonstige Rückstellungen	2.313	1.862
Verbindlichkeiten	1.384	614
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	1.186	899
Sonstige	315	292
16.507	13.868	
Wertberichtigungen	-918	-1.081
Aktive latente Steuern, unsalidiert	15.589	12.787
Entwicklungskosten	-2.162	-2.195
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-73	-175
Sachanlagen	-1.639	-1.442
Vermietete Gegenstände	-6.053	-4.940
Vorräte	-50	-72
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-736	-656
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-352	-249
Sonstige Vermögenswerte	-189	-98
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-872	-1.604
Sonstige Rückstellungen	-177	-159
Sonstige	-232	-260
Passive latente Steuern, unsalidiert	-12.535	-11.850
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern	3.054	937

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2014 betreffen u. a. mit 484 Mio. € die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge, mit 10 Mio. € Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen und mit 11 Mio. € die Steuergutschriften. Bei den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen wurden Wertberichtigungen von 20 Mio. € auf Verlustvorträge gebildet, die im Zeitraum von 2018 bis 2019 verfallen, 152 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2020 bis 2024 verfallen, 49 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2025 bis 2034 verfallen sowie 263 Mio. € auf Verlustvorträge, die unbegrenzt vortragsfähig sind. Die aktiven latenten Steuern auf die Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen wurden teilweise wertberichtet, da die Verlustvorträge zeitlich begrenzt vortragsfähig sind und nur mit Gewinnen aus Kapitalveräußerungen verrechnet werden können. Die Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen verfallen Ende 2016. Von den wertberichtigten Steuergutschriften verfallen 5 Mio. € im Zeitraum von 2015 bis 2018 und 4 Mio. € im Zeitraum von 2020 bis 2034; 2 Mio. € sind unbegrenzt vortragsfähig.

Darüber hinaus betreffen die Wertberichtigungen zu einem großen Teil auch temporäre Differenzen sowie Verlustvorträge für »State and local taxes« bei den US-amerikanischen Gesellschaften. Daimler 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 2014 bzw. in Vorjahren steuerliche Verluste erwirtschaftet. Bei den nach Verrechnung mit passiven latenten Steuern nicht wertberichtigten aktiven latenten Steuern dieser Gesellschaften von 466 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 Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen von 21.242 (2013: 16.419) 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 Auflassungen der Finanzverwaltungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuererstattungen für vergangene Jahre kommen kann.

E.26

Veränderung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern

	2014	2013
in Millionen €		
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 1. Januar	937	2.465
Latenter Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung	-363	-614
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-6	-6
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	800	-338
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsbasierten Pensionsplänen	1.682	-372
Sonstige Veränderung ¹	4	-198
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 31. Dezember	3.054	937

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

E.27

Steueraufwand im Eigenkapital

	2014	2013
in Millionen €		
Steueraufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-2.883	-1.419
Steueraufwand/-ertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Konzern-Eigenkapital	2.476	-772
	-407	-2.191

10. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in Tabelle [E.28](#) dargestellt.

Zum 31. Dezember 2014 entfallen von den Geschäftswerten 421 (2013: 392) Mio. € auf das Segment Daimler Trucks und 192 (2013: 188) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen überwiegend Geschäfts- werte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2014: 1.935 Mio. €; 2013: 1.913 Mio. €). Ferner unterliegen übrige immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2014 von 264 (2013: 275) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögens- werte betreffen Markenzeichen, die dem Segment Daimler Trucks zugeordnet sind und deren zeitliche Nutzung unbegrenzt ist, sowie Vertriebsrechte von Mercedes-Benz Cars mit unbestimmter Nutzungsdauer. Der Konzern plant, die Nutzung dieser Vermögenswerte unverändert fortzuführen.

Tabelle [E.29](#) zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern- Gewinn- und Verlustrechnung verteilen.

In den immateriellen Vermögenswerten sind zum 31. Dezember 2014 aktivierte Fremdkapitalkosten von qualifizierten Ver- mögenswerten nach IAS 23 von 58 (2013: 60) Mio. € enthalten. Aktivierungen wurden ausschließlich auf Entwicklungskosten vorgenommen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Fremd- kapitalzinsen auf Entwicklungskosten von 7 (2013: 17) Mio. € aktiviert; die Abschreibungen beliefen sich auf 9 (2013: 4) Mio. €. Es wurde ein durchschnittlicher Fremdkapitalkostensatz von 0,7 % (2013: 0,9 %) zugrunde gelegt.

E.28

Immaterielle Vermögenswerte

	Geschäfts- werte (erworben)	Entwicklungs- kosten (selbst geschaffen) ²	Übrige immaterielle Vermögens- werte (erworben)	Gesamt
in Millionen €				
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2013	1.002	11.319	2.609	14.930
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-
Übrige Zugänge	-	1.301	682	1.983
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-678	-123	-801
Sonstige Veränderungen ¹	-61	-42	-139	-242
Stand 31. Dezember 2013	941	11.900	3.029	15.870
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	21	-	45	66
Übrige Zugänge	-	1.155	315	1.470
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-912	-231	-1.143
Sonstige Veränderungen ¹	55	10	93	158
Stand 31. Dezember 2014	1.017	12.153	3.251	16.421
Abschreibungen/Wertminderungen				
Stand 1. Januar 2013	273	4.159	1.613	6.045
Zugänge	-	1.138	242	1.380
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-667	-116	-783
Sonstige Veränderungen ¹	-13	-40	-107	-160
Stand 31. Dezember 2013	260	4.590	1.632	6.482
Zugänge	-	1.221	286	1.507
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-911	-139	-1.050
Sonstige Veränderungen ¹	17	8	90	115
Stand 31. Dezember 2014	277	4.908	1.869	7.054
Buchwert zum 31. Dezember 2013	681	7.310	1.397	9.388
Buchwert zum 31. Dezember 2014	740	7.245	1.382	9.367

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

2 Inklusive aktivierte Fremdkapitalkosten auf Entwicklungskosten.

E.29**Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte
in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

	2014	2013
in Millionen €		
Umsatzkosten	1.344	1.319
Vertriebskosten	92	30
Allgemeine Verwaltungskosten	41	25
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	30	6
	1.507	1.380

E.30**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 2013	14.941	20.760	20.282	2.260	58.243
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	218	1.181	1.853	1.833	5.085
Umbuchungen	199	918	536	-1.666	-13
Abgänge	-76	-945	-700	-27	-1.748
Sonstige Veränderungen ¹	-447	-339	-463	-127	-1.376
Stand 31. Dezember 2013	14.835	21.575	21.508	2.273	60.191
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	228	833	1.415	2.267	4.743
Umbuchungen	238	1.239	568	-2.036	9
Abgänge	-158	-930	-1.066	-32	-2.186
Sonstige Veränderungen ¹	253	362	461	49	1.125
Stand 31. Dezember 2014	15.396	23.079	22.886	2.521	63.882
Abschreibungen/Wertminderungen					
Stand 1. Januar 2013	7.968	14.237	15.438	1	37.644
Zugänge	258	1.070	1.664	-	2.992
Umbuchungen	-	-	-	-	-
Abgänge	-32	-875	-625	-	-1.532
Sonstige Veränderungen ¹	-150	-207	-335	.	-692
Stand 31. Dezember 2013	8.044	14.225	16.142	1	38.412
Zugänge ²	420	1.210	1.861	10	3.501
Umbuchungen	-	108	-108	-	-
Abgänge	-118	-825	-970	-	-1.913
Sonstige Veränderungen ¹	108	241	352	-1	700
Stand 31. Dezember 2014	8.454	14.959	17.277	10	40.700
Buchwert zum 31. Dezember 2013	6.791	7.350	5.366	2.272	21.779
Buchwert zum 31. Dezember 2014	6.942	8.120	5.609	2.511	23.182

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

2 Beinhaltet Wertminderungen von 93 Mio. € im Zusammenhang mit der geplanten Veräußerung ausgewählter Standorte des konzernbezogenen Vertriebsnetzes.

E.31

Vermietete Gegenstände

in Millionen €

Anschaffungs-/Herstellungskosten

Stand 1. Januar 2013	32.345
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	15.953
Umbuchungen	13
Abgänge	-12.458
Sonstige Veränderungen ¹	-975
Stand 31. Dezember 2013	34.878
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	18.052
Umbuchungen	-9
Abgänge	-14.479
Sonstige Veränderungen ¹	2.486
Stand 31. Dezember 2014	40.928

Abschreibungen/Wertminderungen

Stand 1. Januar 2013	6.287
Zugänge	4.376
Umbuchungen	-
Abgänge	-3.733
Sonstige Veränderungen ¹	-212
Stand 31. Dezember 2013	6.718
Zugänge	5.049
Umbuchungen	-
Abgänge	-4.341
Sonstige Veränderungen ¹	452
Stand 31. Dezember 2014	7.878
Buchwert zum 31. Dezember 2013	28.160
Buchwert zum 31. Dezember 2014	33.050

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

11. Sachanlagen

Die Entwicklung der Sachanlagen kann Tabelle [E.30](#) entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2014 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 47 (2013: 34) Mio. € von den Sachanlagen abgesetzt.

Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2014 von insgesamt 238 (2013: 262) 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 19 (2013: 17) Mio. € bzw. 40 (2013: 67) Mio. €.

12. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle [E.31](#) entnommen werden.

Zum 31. Dezember 2014 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 4.367 Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (2013: 5.084 Mio. €). Die Verbindlichkeiten stammen aus Transaktionen mit verbrieften zukünftigen Ansprüchen im Zusammenhang mit vermieteten Fahrzeugen (siehe auch Anmerkung 24).

Mindestleasingzahlungen. Die Fälligkeiten der zukünftigen an Daimler zu leistenden Leasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen sind in Tabelle [E.32](#) dargestellt.

E.32

Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen

	31. Dezember 2014	2013
in Millionen €		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	5.742	4.877
zwischen einem und fünf Jahren	5.990	4.692
nach mehr als fünf Jahren	48	112
	11.780	9.681

13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle [E.33](#) zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle [E.34](#) zeigt Eckdaten zu den Assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

E.33

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Verbundene Unternehmen	Gesamt
<hr/>					
in Millionen €					
31. Dezember 2014					
At-equity-Buchwert ¹	1.795	448	44	7	2.294
At-equity-Ergebnis ¹	864	26	5	2	897
31. Dezember 2013					
At-equity-Buchwert ¹	3.029	358	40	5	3.432
At-equity-Ergebnis ¹	3.469	-130	5	1	3.345

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

E.34

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Assoziierten Unternehmen

	EADS	RRPSH	BBAC	BAIC Motor	Kamaz	Übrige	Gesamt
<hr/>							
in Millionen €							
31. Dezember 2014							
Höhe des Anteils (in %)	-	-	49,0	10,1	15,0	-	-
Börsenwert ¹	-	-	-	730	38	-	-
At-equity-Buchwert ²	-	-	852	686	71	186	1.795
At-equity-Ergebnis ²	-	13	133	34	-32	716	864
Dividendenzahlungen an den Konzern	-	92	-	10	1	-	-
31. Dezember 2013							
Höhe des Anteils (in %)	-	50,0	49,0	12,0	15,0	-	-
Börsenwert ¹	-	-	-	-	121	-	-
At-equity-Buchwert ²	-	1.494	640	595	155	145	3.029
At-equity-Ergebnis ²	3.397	62	84	-	12	-86	3.469
Dividendenzahlungen an den Konzern	-	71	101	23	2	-	-

1 Hierbei handelt es sich um die anteiligen Börsenwerte.

2 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

Airbus Group N.V. (vormals EADS). Der Beteiligungsbuchwert an bzw. der Ergebnisanteil von der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS), ein im Bereich Luft- und Raumfahrt, Verteidigung und zugehörigen Dienstleistungen tätiges globales Unternehmen, wurde in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zu den Konzern-Vermögenswerten bzw. zum Konzern-EBIT ausgewiesen.

Der von Daimler auszuweisende Anteil an EADS betrug zum 31. Dezember 2012 rund 14,9 %. Aufgrund von vereinbarten Mitwirkungsrechten im Aufsichtsrat konnte Daimler einen maßgeblichen Einfluss bei EADS ausüben. Der 14,9 %-Anteil an EADS wurde von einem Tochterunternehmen von Daimler gehalten, das im Jahr 2007 Eigenkapitalanteile an Investoren gegen bar ausgegeben hatte. Infolge dieser Transaktion wies der Konzern in der Bilanz nicht beherrschende Anteile aus, die den Anteil der Investoren (»Dedalus-Investoren«) an dem konsolidierten Tochterunternehmen darstellten, das die Eigenkapitalanteile ausgegeben hatte. Dieser nicht beherrschende Anteil spiegelte am 31. Dezember 2012 den 50 %-Anteil der Investoren an den Nettovermögenswerten dieses Tochterunternehmens wider.

Am 27. März 2013 stimmte die außerordentliche Hauptversammlung der EADS der neuen Führungs- und Aktionärsstruktur zu. Anschließend wurde am 2. April 2013 der im Jahr 2000 geschlossene Aktionärsplatz aufgelöst und durch einen neuen Aktionärsplatz ohne Beteiligung von Daimler ersetzt. Gleichzeitig wurden die bisher von Daimler gehaltenen, aber wirtschaftlich den Dedalus-Investoren zustehenden EADS-Aktien an die Dedalus-Investoren übergeben. Mit der Auflösung des bisherigen Aktionärsplatzes verlor Daimler seinen maßgeblichen Einfluss bei EADS. Dadurch bzw. durch die Übergabe der EADS-Aktien an die Dedalus-Investoren erfolgte am 2. April 2013 eine ergebniswirksame Neubewertung der EADS-Aktien mit dem aktuellen höheren Börsenkurs der EADS. Insgesamt ergab sich hieraus im Jahr 2013 im Konzern-EBIT ein Ertrag von 3.356 Mio. €, der mit 1.669 Mio. € den Daimler-Aktionären und mit 1.687 Mio. € den Dedalus-Investoren zustand. Der Ertrag von 3.356 Mio. € wurde im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen. Dabei handelte es sich um einen reinen Buchgewinn ohne Zahlungsmittelzufluss. Darüber hinaus ergab sich zusätzlich aus der at-equity-Bewertung ein Ertrag von 41 Mio. €; davon 34 Mio. € im ersten Quartal 2013 und 7 Mio. € im zweiten Quartal 2013.

Am 16. April 2013 gab der Konzern bekannt, seinen verbleibenden EADS-Anteil von rd. 7,4 % über ein beschleunigtes Platzierungsverfahren zu verkaufen. Der Verkauf erfolgte am 17. April 2013 mit einem Angebotspreis von 37 € je EADS-Aktie; hieraus ergab sich im Jahr 2013 im Konzern-EBIT ein zusätzlicher Aufwand von 184 Mio. €, der im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wurde. Der Aufwand resultierte aus dem im Vergleich zum 2. April 2013 zwischenzeitlich gesunkenen EADS-Aktienkurs. Der Verkauf führte im Jahr 2013 zu einem Zahlungsmittelzufluss von 2.239 Mio. €. Nach Abschluss der Transaktion hielt Daimler keine Anteile mehr an EADS. Der Konzern schloss darüber hinaus im Jahr 2013 jeweils mit Goldman Sachs und Morgan Stanley eine Vereinbarung mit Barabwicklung ab, die es ermöglichte, bis zum Jahresende 2013 in begrenztem Umfang an einem möglichen Kursanstieg der EADS-Aktien zu partizipieren. Hieraus resultierte im Jahr 2013 ein Ertrag von insgesamt 44 Mio. €, der im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wurde.

RRPSH/RRPS (vormals Tognum AG). Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH) bzw. deren Tochterunternehmen, die Rolls-Royce Power Systems AG (RRPS) ist in Entwicklung, Herstellung, Vertrieb und Kundendienst, insbesondere in den Bereichen Hubkolbenmotoren, Energiegewinnung und anderer Motoren sowie entsprechender Komponenten tätig. RRPSH bzw. deren Tochterunternehmen beziehen Motoren, sonstige Teile und Dienstleistungen von der Daimler AG.

RRPS, vormals Tognum AG (Tognum), als abhängige Gesellschaft und RRPSH als herrschendes Unternehmen schlossen am 25. September 2012 einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag ab, mit dem Tognum die Leitung ihrer Gesellschaft RRPSH unterstellt und sich verpflichtete, ihren gesamten Gewinn an RRPSH abzuführen. Die Zustimmung der Tognum-Hauptversammlung erfolgte am 15. November 2012 und der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag wurde am 19. Dezember 2012 im Handelsregister eingetragen.

Am 1. Januar 2013 ging die Kontrolle über RRPSH an Rolls-Royce vertragsgemäß über und RRPSH wurde als Tochterunternehmen in den Konzernabschluss von Rolls-Royce einbezogen. Daimler übte über die Beteiligung an RRPSH weiterhin einen maßgeblichen Einfluss auf Tognum aus.

Der Beschluss des Landgerichts Frankfurt a. M. vom 15. November 2011 über die Übertragung der nicht bereits der RRPSH gehörenden Stückaktien der Tognum AG gegen eine Abfindung (wertpapierübernahmerechtlicher Squeeze-out) wurde im März 2013 wirksam; RRPSH hielt seither 100 % der Aktien der Tognum AG.

Die gegen den Beschluss gerichteten Rechtsbeschwerden wurden zurückgenommen, da die Rechtsbeschwerdeführer und RRPSH sich außergerichtlich einigten. Die Minderheitsaktionäre der Tognum AG, deren Aktien im Rahmen des wertpapierübernahmerechtlichen Squeeze-outs auf RRPSH übergegangen waren, und die ehemaligen Aktionäre der Tognum AG, die das am 19. Dezember 2012 wirksam gewordene Abfindungsangebot unter dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag bereits angenommen hatten, erhielten entsprechend dem außergerichtlichen Vergleich eine Abfindung von 31,61 € je Stückaktie.

Rolls-Royce gewährte Daimler im Jahr 2011 das Recht, die von Daimler gehaltenen Anteile an RRPSH zu einem Preis anzudienen, der grundsätzlich das Investment des Daimler-Konzerns in RRPSH absicherte. Die Option hatte ausgehend vom 1. Januar 2013 eine Laufzeit von sechs Jahren. Zum 31. Dezember 2013 lag der Wert dieser Option bei 118 Mio. €. Die Option wurde als ein Vermögenswert eingestuft, der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurde. Aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts der Option im Jahr 2013 entstand ein Aufwand von 60 Mio. €, der im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wurde. Der Buchwert dieser Option, der unter den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen war, sowie die Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts wurden in der Segmentberichterstattung als zentraler Sachverhalt in der Überleitung zu den Konzernwerten berücksichtigt. Weitere Erläuterungen zu der Put-Option können Anmerkung 31 entnommen werden.

Im März 2014 beschloss Daimler, seinen Anteil von 50 % an der Beteiligung RRPSh an den Partner Rolls-Royce zu übertragen. Daimler nutzte dafür die im Jahr 2011 mit Rolls-Royce vereinbarte Put-Option auf seine Beteiligung an RRPSh. Der Beteiligungsbuchwert von 1.415 Mio. €, der dem Geschäftsfeld Daimler Trucks zugeordnet war, wurde in die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umgegliedert; die Bewertung nach der Equity-Methode wurde beendet. Die anteiligen Ergebnisbeiträge der RRPSh wurden dem Segment Daimler Trucks zugeordnet. Mitte April 2014 wurde der Veräußerungspreis von 2.433 Mio. € vereinbart. Nach der Erteilung der kartellrechtlichen und außenwirtschaftsrechtlichen Freigaben wurde die Transaktion am 26. August 2014 vollzogen. Die Daimler-Vertreter in den Gremien und dem Management der RRPSh Gesellschaften legten ihre Ämter nieder. Das Verkaufsergebnis von 1.006 Mio. € wird im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen und ist in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zum Konzern-EBIT enthalten.

BBAC. Die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) wurde von Daimler Greater China Ltd. (DGRC), Daimler AG und BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) als Gemeinschaftsunternehmen gegründet. BBAC produziert und vertreibt Mercedes-Benz Pkw und Ersatzteile in China. Daimler nahm im Jahr 2013 im Zuge einer Kapitalerhöhung eine Zahlung von rd. 160 Mio. € vor. Der chinesische Partner BAIC Motor nahm in gleicher Höhe an der Kapitalerhöhung teil. Am 18. November 2013 erhöhte BAIC Motor seinen Anteil im Wege einer Kapitalerhöhung an der BBAC um 1 % auf 51 %, an der Daimler nicht teilnahm. In Folge dieser Transaktion hat sich der Anteil von Daimler an der BBAC auf 49 % verringert und der Konzern klassifiziert die Beteiligung seither als assoziiertes Unternehmen. Bis zum Ende des dritten Quartals 2013 wurde die Gesellschaft als Gemeinschaftsunternehmen einbezogen. Die Auswirkung dieses Statuswechsels war unwesentlich; BBAC wird weiterhin nach der Equity-Methode einbezogen. Die Beteiligung und die anteiligen Ergebnisse sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Daimler plant darüber hinaus im Jahr 2015 entsprechend seines Anteils dem Eigenkapital der BBAC 0,3 Mrd. € zuzuführen. Weitere benötigte Mittel zur Finanzierung seiner Investments werden von BBAC direkt an den Kapitalmärkten aufgenommen.

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. Am 18. November 2013 gab BAIC Motor an Daimler neue Anteile von 12 % des Anteilsbesitzes zu einem Preis von 627 Mio. € einschließlich Nebenkosten aus. 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 Dezember 2013 und im Juni 2014 beschlossen die Anteilsbesitzer von BAIC Motor die Ausschüttung einer Dividende. Die auf Daimler entfallenden Anteile von 23 Mio. € und 10 Mio. € minderten den Beteiligungsbuchwert entsprechend. Aus der Aufteilung des Kaufpreises auf die zugehörigen Vermögenswerte und Schulden ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

Am 19. Dezember 2014 hat BAIC Motor erfolgreich seine Eigenkapitalanteile zum Handel an der Börse in Hongkong platziert, wobei auch neue Aktien ausgegeben wurden. Der Anteil von Daimler an BAIC Motor verwässerte von 12,0 % auf 10,1 %. Daimler behält die Einstufung der Beteiligung als assoziiertes Unternehmen bei und bewertet sie weiterhin at equity. Der Ergebniseffekt aus der Verwässerung war nicht wesentlich.

Kamaz. Daimler und der russische Lkw-Hersteller Kamaz OAO (Kamaz) haben im Rahmen ihrer strategischen Partnerschaft Lizenzverträge zur Produktion von Axor und Atego Fahrerhäusern sowie Lieferabkommen über Kabinen, Motoren und Achsen für Lkw und Busse des russischen Unternehmens unterzeichnet. Aufgrund vereinbarter Mitwirkungsrechte im Aufsichtsrat sowie umfangreicher vertraglicher Rechte als Minderheitsaktionär kann der Konzern einen maßgeblichen Einfluss bei Kamaz ausüben. Infolgedessen bezieht der Konzern die Beteiligung an Kamaz nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein. Der Beteiligungsbuchwert und der Ergebnisanteil sind dem Segment Daimler Trucks zugeordnet.

Im Jahr 2010 schlossen die Daimler AG und die Europäische Bank für Wiederaufbau und Entwicklung (EBRD) eine Vereinbarung über die Erhöhung ihrer strategischen Beteiligung an Kamaz ab. Daimler erhöhte seinen Anteil an Kamaz auf 15 %. 4 % der Anteile wurden rechtlich von der EBRD gehalten, wurden wirtschaftlich aber im Rahmen der at-equity-Bewertung Daimler zugerechnet. Im Oktober 2014 kam Daimler mit der EBRD überein, die restlichen 4 % auch rechtlich zu übernehmen. Daimler erhöhte mit diesem Schritt seine Gesamtbeteiligung an Kamaz auch rechtlich auf 15 %.

Im Jahr 2014 erfasste der Konzern eine Wertminderung von 30 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert an Kamaz. Der Aufwand ist im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

In Tabelle **E.35** 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.

E.35

Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Assoziierten Unternehmen

	BBAC ¹ 2014	BBAC ¹ 2013	BAIC Motor ² 2014	BAIC Motor ² 2013	Kamaz ³ 2014	Kamaz ³ 2013
in Millionen €						
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung						
Umsatzerlöse	5.767	4.490	5.211	1.667	2.124	2.620
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	310	192	384	359	9	99
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	-	-	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	.	-	-	-	-5	1
Gesamtergebnis	310	192	384	359	4	100
Angaben zur Bilanz und Überleitung zum at-equity Buchwert						
Langfristige Vermögenswerte	3.314	2.048	10.127	8.268	595	971
Kurzfristige Vermögenswerte	2.648	740	4.314	4.001	685	1.016
Langfristige Schulden	584	214	1.784	2.539	210	289
Kurzfristige Schulden	3.484	1.168	6.586	4.405	476	673
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	1.894	1.406	6.071	5.325	594	1.025
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist	928	689	594	533	89	150
Unrealisiertes Ergebnis auf Lieferungen an/von	-76	-49	-	-	-	-
Geschäftswerte aus at-equity Bewertung	-	-	86	77	4	6
Sonstiges	.	-	6	-15	-22	-1
At-equity-Buchwert	852	640	686	595	71	155

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:

Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen für das Jahr 2014 den Zeitraum 1. Januar bis 30. September (für das Jahr 2013 den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember).

Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum at-equity-Buchwert betreffen für das Jahr 2014 den Bilanzstichtag 30. September (für das Jahr 2013 den Bilanzstichtag 31. Dezember).

Die Angaben für BAIC Motor basieren auf den lokalen Rechnungslegungsvorschriften.

3 Kamaz:

Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum 1. Oktober bis 30. September.

Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum at-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 30. September.

Um die Gesellschaft ohne Zeitversatz einzubeziehen, werden Anpassungen auf den 31. Dezember vorgenommen, die in der Zeile Sonstiges enthalten sind.

Übrige unwesentliche at-equity bewertete Unternehmen.

In den at-equity bewerteten unwesentlichen assoziierten Unternehmen war die Beteiligung an der Tesla Motors, Inc. (Tesla) enthalten. Im Jahr 2013 realisierte der Konzern einen Dilutierungsgewinn von 11 Mio. €, da Daimler an einer Kapitalerhöhung bei Tesla nicht teilnahm. Der Anteil des Konzerns an Tesla betrug zum 31. Dezember 2013 4%; der Börsenwert bzw. der Buchwert der Beteiligung betrug zu diesem Zeitpunkt 531 bzw. 13 Mio. €. Aufgrund der Mitwirkungsrechte im Aufsichtsrat, der Teilnahme an Entscheidungsprozessen sowie gemeinsam durchgeführten Projekten konnte der Konzern einen maßgeblichen Einfluss bei Tesla ausüben. Infolgedessen bezog der Konzern die Beteiligung an Tesla nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein. Seit der Hauptversammlung von Tesla am 3. Juni 2014 gehört dem »Board of Directors« kein Vertreter von Daimler mehr an. Demzufolge endete der maßgebliche Einfluss von Daimler auf Tesla mit dem Tag der Hauptversammlung. Die Beteiligung wurde seitdem bis zum Zeitpunkt ihrer Veräußerung mit ihrem beizulegenden Zeitwert auf Basis des Börsenwerts als zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswert in der Bilanz erfasst. Der aus der erstmaligen Bewertung zum beizulegenden Zeitwert resultierende Unterschied zwischen dem am 3. Juni 2014 festgestellten Börsenwert und dem Buchwert der at-equity bewerteten Beteiligung war im zweiten Quartal 2014 zahlungsmittelunwirksam im Konzern-EBIT zu berücksichtigen und führte zu einem Ertrag von 718 Mio. €, der im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen ist. Der Beteiligungsbuchwert war zum 31. Dezember 2013 dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Die Beteiligung wurde im vierten Quartal 2014 veräußert. Der Ertrag aus der Neubewertung sowie aus der Veräußerung wird in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zum Konzern-EBIT ausgewiesen. Weitere Informationen hierzu können Anmerkung 33 entnommen werden.

Weiterhin sind in den at-equity-Ergebnissen der sonstigen übrigen unwesentlichen Unternehmen im Wesentlichen Anlaufverluste bei verschiedenen Beteiligungen im Bereich der alternativen Antriebe enthalten (2014: 34 Mio. €; 2013: 205 Mio. €), die dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet sind. Darin sind Wertminderungen auf Beteiligungen von 30 (2013: 174) Mio. € enthalten.

Im Jahr 2012 wurde eine Wertminderung auf den Beteiligungsbuchwert an dem Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co. Ltd. (FBAC) erfasst; im zweiten Quartal 2014 war aufgrund verbesserter Ergebniserwartungen eine Wertaufholung vorzunehmen, die zu einem Ertrag von 61 Mio. € führte. FBAC erhielt im dritten Quartal 2014 eine Kapitalerhöhung von 24 Mio. €. Der Beteiligungsbuchwert an bzw. die anteiligen Ergebnisse der FBAC sind dem Segment Mercedes-Benz Vans zugeordnet.

Das Gemeinschaftsunternehmen Shenzhen BYD Daimler New Technology Co., Ltd. (SBDNT) erhielt im ersten Quartal 2014 eine Kapitalerhöhung von 34 Mio. €. Ferner wurde der SBDNT ein Konsortialdarlehensrahmen von externen Banken gewährt, im Rahmen dessen SBDNT Darlehen bis zu einem definierten Betrag in Anspruch nehmen kann. Für dieses Darlehen garantiert Daimler entsprechend seiner 50 %-igen Beteiligung an SBDNT anteilig mit einem Betrag von maximal 750 Mio. CNY (rund 100 Mio. €). Der Vertrag wurde am 4. April 2014 unterzeichnet. Der Beteiligungsbuchwert an der SBDNT ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Daimler übernahm im März 2014 die bisher von der Evonik Degussa GmbH (Evonik) gehaltenen 50,1% der Anteile an der Li-Tec Battery GmbH (Li-Tec) und wurde damit Alleineigentümer des Unternehmens. Die Auswirkungen auf den Konzernabschluss sind nicht wesentlich.

Daimler hat Verluste im Zusammenhang mit at-equity bewerteten Unternehmen von 60 (2013: 0) Mio. € nicht berücksichtigt, weil Daimler keine Verpflichtung zum Ausgleich dieser Verluste hat.

Tabelle [E.36](#) zeigt die zusammengefassten aggregierten Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen nach Kaufpreisanpassung und auf quotierter Basis.

Weitere Informationen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind in Anmerkung 3 und 36 enthalten.

E.36

Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen

in Millionen €	Assozierte Unternehmen 2014	Gemeinschaftsunternehmen 2014	Assozierte Unternehmen 2013	Gemeinschaftsunternehmen 2013
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert)				
Nachsteuerergebnis aus fortgeföhrten Geschäften	-	-9	-85	-25
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	7	-2	1	-
Gesamtergebnis	7	-11	-84	-25

14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ergibt sich aus Tabelle **E.37**.

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).

E.37

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2014			31. Dezember 2013		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	10.307	22.852	33.159	9.065	17.599	26.664
Absatzfinanzierung mit Händlern	11.786	2.203	13.989	9.781	1.723	11.504
Finanzierungsleasing-Verträge	5.084	10.368	15.452	4.545	8.928	13.473
Buchwert (brutto)	27.177	35.423	62.600	23.391	28.250	51.641
Wertberichtigungen	-408	-513	-921	-390	-481	-871
Buchwert (netto)	26.769	34.910	61.679	23.001	27.769	50.770

E.38

Fälligkeiten der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen

	31. Dezember 2014				31. Dezember 2013		
	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre
in Millionen €							
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	5.145	9.104	571	14.820	4.667	7.568	482
Nicht garantierte Restbuchwerte	483	1.744	46	2.273	367	1.796	56
Bruttoinvestition	5.628	10.848	617	17.093	5.034	9.364	538
Nicht realisierter Finanzertrag	-544	-995	-102	-1.641	-489	-889	-85
Buchwert (brutto)	5.084	9.853	515	15.452	4.545	8.475	453
Wertberichtigungen	-159	-208	-5	-372	-150	-213	-15
Buchwert (netto)	4.925	9.645	510	15.080	4.395	8.262	438

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 2014 auch Vermögenswerte von 365 (31. Dezember 2013: 455) Mio. € aus Verträgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit Dritten ausgewiesen, die nicht das Fahrzeuggeschäft betreffen (Leveraged Leases).

Die Fälligkeiten der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen können Tabelle [E.38](#) entnommen werden.

Sämtliche Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Wertberichtigungen. Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen ist in Tabelle [E.39](#) dargestellt.

Im Jahr 2014 betrug der Gesamtaufwand aus Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen 433 (2013: 416) Mio. €.

Kreditrisiken. Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [E.40](#) enthalten.

Um die Kreditrisiken der nicht einzelwertberichtigt Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenbasis berücksichtigt.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 32 enthalten.

Zum 31. Dezember 2014 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 3.068 (2013: 3.007) Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

Im Rahmen der weiteren Konzentration auf das Fahrzeuggeschäft hat Daimler Financial Services im Jahr 2014 einen nicht fahrzeugbezogenen Vermögenswert veräußert, der Gegenstand eines Finanzierungsleasing-Vertrags war. Hieraus resultierte ein Zahlungsmittelzufluss von 69 (2013: 48) Mio. €. Der Ertrag vor Steuern aus dieser Transaktion im Jahr 2014 belief sich auf 45 (2013: 11) Mio. € und wurde im EBIT des Segments Daimler Financial Services ausgewiesen.

E.39

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	2014	2013
in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	871	938
Zuführungen	421	405
Inanspruchnahmen	-208	-273
Auflösungen	-166	-137
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	3	-62
Stand zum 31. Dezember	921	871

E.40

Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember	2014	2013
in Millionen €			
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	58.142	47.264	
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtet sind			
weniger als 30 Tage	1.517	1.479	
30 bis 59 Tage	330	266	
60 bis 89 Tage	75	59	
90 bis 119 Tage	42	38	
120 Tage oder mehr	116	173	
Gesamt	2.080	2.015	
Einzelwertberichtigte Forderungen	1.457	1.491	
Buchwert (netto)	61.679	50.770	

15. Verzinsliche Wertpapiere

Bei den verzinslichen Wertpapieren mit einem Buchwert von 6.634 (2013: 7.066) 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.

Zum 31. Dezember 2014 war ein Pool von Wertpapieren mit einem Buchwert von 204 Mio. € (2013: 204 Mio. €) als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt, die sich nahezu ausschließlich auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten beziehen.

Weitere Angaben zu den verzinslichen Wertpapieren erfolgen in Anmerkung 31.

16. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in Tabelle [E.41](#) dargestellt zusammen.

Im Berichtsjahr wurden zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile mit einem Buchwert von 1 (2013: 37) Mio. € veräußert. Der dabei realisierte Gewinn belief sich auf 5 (2013: 15) Mio. €. Für die zum 31. Dezember 2014 ausgewiesenen Anteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Zum 31. Dezember 2014 waren Forderungen mit einem Buchwert von 302 (2013: 198) Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

Zum 31. Dezember 2013 war in den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ein Darlehen (einschließlich aufgelaufener Zinsen) von 2,2 Mrd. US-\$ gegen Chrysler LLC enthalten, das wertberichtet war. Im Jahr 2014 wurde diese Forderung ausgebucht.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in Anmerkung 31.

E.41

Übrige finanzielle Vermögenswerte

	31. Dezember 2014			31. Dezember 2013		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	2.269	2.269	-	2.052	2.052
davon Eigenkapitalanteile erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	1.647	1.647	-	1.452	1.452
davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	-	622	622	-	600	600
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	574	722	1.296	1.006	697	1.703
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	42	55	97	81	269	350
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.737	588	2.325	1.631	505	2.136
	2.353	3.634	5.987	2.718	3.523	6.241

17. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann Tabelle [E.42](#) entnommen werden.

Die erwarteten sonstigen Erstattungsansprüche ergeben sich zum überwiegenden Teil aus Gewährleistungsansprüchen gegenüber Lieferanten für gewährte Produktgarantien.

18. Vorräte

Die Zusammensetzung der Vorräte kann Tabelle [E.43](#) entnommen werden.

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2014 auf 391 (2013: 311) Mio. €. Die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, betrugen zum 31. Dezember 2014 977 (2013: 798) Mio. €; hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Aufgrund der Vorschriften zur Sicherung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten wurde dem Daimler Pension Trust e.V. der zum 31. Dezember 2014 in den Vorräten enthaltene Bestand an Geschäftsfahrzeugen der Daimler AG von 609 (2013: 627) Mio. € sicherungsübereignet.

In den Vorräten sind aufgrund der Inanspruchnahme von Sicherheiten Vermögenswerte mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2014 von 91 (2013: 60) Mio. € enthalten. Diese Vermögenswerte werden im Rahmen des normalen Geschäftszyklus verwertet.

E.42

Übrige Vermögenswerte

	31. Dezember 2014			31. Dezember 2013		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
<i>in Millionen €</i>						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	517	40	557	650	35	685
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	2.190	22	2.212	1.686	21	1.707
Erstattungsansprüche aufgrund Medicare Act (USA)	–	81	81	–	108	108
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	175	146	321	138	104	242
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	294	130	424	296	147	443
Übrige	422	136	558	347	116	463
	3.598	555	4.153	3.117	531	3.648

E.43

Vorräte

	31. Dezember	
	2014	2013
<i>in Millionen €</i>		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.409	2.011
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.936	2.275
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	15.412	13.028
Geleistete Anzahlungen	107	35
	20.864	17.349

19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann Tabelle [E.44](#) entnommen werden.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen zum 31. Dezember 2014 78 (2013: 116) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Wertberichtigungen. Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist in Tabelle [E.45](#) enthalten.

Im Jahr 2014 betrug der Gesamtaufwand aus Wertminderungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 130 (2013: 105) Mio. €.

Kreditrisiken. Die Tabelle [E.46](#) gibt Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken.

Um die Kreditrisiken der nicht einzelwertberichtigten Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenbasis berücksichtigt.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 32 enthalten.

E.44

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 2014	2013
in Millionen €		
Buchwert (brutto)	9.046	8.200
Wertberichtigungen	-412	-397
Buchwert (netto)	8.634	7.803

E.45

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	2014	2013
in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	397	402
Nettozuflüsse	73	66
Inanspruchnahmen	-66	-59
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	8	-12
Stand zum 31. Dezember	412	397

20. Eigenkapital

Siehe hierzu auch die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [E.05](#).

Gezeichnetes Kapital. Das gezeichnete Kapital ist in nennwertlose Stückaktien unterteilt. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme in der Hauptversammlung der Daimler AG und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendausschüttung. Der anteilige Betrag einer Aktie am Grundkapital beträgt rund 2,87 €. Zur Entwicklung der Anzahl der Aktien siehe [E.47](#).

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.

Das Genehmigte Kapital 2014 ist an die Stelle des Genehmigten Kapitals 2009 getreten, das bis zum 7. April 2014 befristet und das nicht genutzt worden war. Vom Genehmigten Kapital 2014 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Bedingtes Kapital. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 14. April 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. April 2015 ein- oder mehrmals Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente im Gesamtnennbetrag von bis zu 10,0 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. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen mit Wandlungs- bzw. Optionsrechten auf Aktien der Daimler AG auszuschließen. Die Schuldverschreibungen können auch durch unmittelbare oder mittelbare Mehrheitsbeteiligungen der Daimler AG begeben werden.

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

Stock-Option-Plan. Der im Jahr 2004 aufgelegte Stock-Option-Plan ist zum 31. März 2014 ausgelaufen. Von den zum 31. Dezember 2013 bestehenden 0,2 Mio. Optionen mit Bezugsrechten auf Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt 0,6 Mio. € aus diesem Plan sind im Jahr 2014 0,1 Mio. Optionen mit Bezugsrechten auf Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt 0,2 Mio. € ausgeübt worden. Die bis 31. März 2014 verbliebenen nicht ausgeübten Rechte sind zu diesem Stichtag verfallen.

Eigene Aktien. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 14. April 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 13. April 2015 mit Zustimmung des Aufsichtsrats zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken eigene Aktien im Umfang von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Die Ermächtigung umfasst unter anderem den Erwerb zum Zwecke der Einziehung, zum Zwecke der Verwendung im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und -erwerben oder zum Zwecke der Veräußerung in anderer Weise als über die Börse oder durch Angebot an alle Aktionäre. Von dieser Ermächtigung wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Wie zum 31. Dezember 2013 befinden sich auch zum 31. Dezember 2014 keine eigenen Aktien im Bestand der Daimler AG.

Belegschaftsaktienprogramme. Im Jahr 2014 hat Daimler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,4 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 26 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 1,1 Mio. € bzw. 0,04 % erworben und an Mitarbeiter ausgegeben (2013: 0,5 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 24 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 1,5 Mio. € bzw. 0,05 %).

Kapitalrücklagen. Die Kapitalrücklagen enthalten im Wesentlichen Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien sowie die Aufwendungen aus der Ausübung von Stock-Option-Plänen und der Ausgabe von Belegschaftsaktien, Effekte aus Anteilsveränderungen an einbezogenen Unternehmen sowie zugehörige direkt verrechnete Transaktionskosten.

Gewinnrücklagen. Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Daneben werden Neubewertungen aus leistungsbasierten Versorgungsplänen sowie die darauf entfallenden erfolgsneutralen 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 2014 der Daimler AG 2.621 Mio. € (2,45 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2013: 2.407 Mio. € bzw. 2,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie).

Übrige Rücklagen. In den übrigen Rücklagen sind die kumulierten Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungs-umrechnung der Abschlüsse konsolidierter ausländischer Tochterunternehmen sowie die kumulierten Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung von zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten, derivativen Finanzinstrumenten sowie aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen sind im sonstigen Ergebnis enthalten und werden in Tabelle [E.02](#) dargestellt.

Im sonstigen Ergebnis des Jahres 2014 sind in der Zeile Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen Gewinne aus der Währungsumrechnung vor Steuern und nach Steuern von 11 Mio. € enthalten (nur Anteil der auf Aktionäre der Daimler AG entfallenden Werte). Im Jahr 2013 beinhaltet die Zeile die folgenden Komponenten (nur Anteil der auf Aktionäre der Daimler AG entfallenden Werte): unrealisierte Verluste aus der Währungsumrechnung vor Steuern und nach Steuern von 80 Mio. €, unrealisierte Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten vor Steuern von 41 Mio. € und nach Steuern von 38 Mio. € und unrealisierte Gewinne aus derivativen Finanzinstrumenten vor Steuern von 153 Mio. € und nach Steuern von 107 Mio. €.

E.46

Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 2014	2013
<hr/>		
in Millionen €		
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	5.270	5.536
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtet sind		
weniger als 30 Tage	969	554
30 bis 59 Tage	151	113
60 bis 89 Tage	42	36
90 bis 119 Tage	18	24
120 Tage und mehr	78	76
Gesamt	1.258	803
Einzelwertberichtigte Forderungen	2.106	1.464
Buchwert (netto)	8.634	7.803

E.47

Entwicklung der ausgegebenen Aktien

	2014	2013
<hr/>		
in Millionen Aktien		
In Umlauf befindliche/ausgegebene Aktien am 1. Januar	1.070	1.068
Im Rahmen von Belegschaftsaktienprogrammen zurückgekaufte und nicht eingezogene Aktien	.	-1
Weiterveräußerung eigener Aktien an Beschäftigte im Zuge der Belegschaftsaktienprogramme	.	1
Schaffung neuer Aktien durch Ausübung von Optionsrechten aus Stock-Option-Plänen	.	2
In Umlauf befindliche/ausgegebene Aktien am 31. Dezember	1.070	1.070

21. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2014 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2011 bis 2014. 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 2010 wurde planmäßig im ersten Quartal 2014 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.

Im Jahr 2014 gab es noch bestehende Rechte aus dem Stock-Option-Plan (SOP) 2004. Die im Jahr 2004 gewährten Stock Options wurden als aktienorientierte Vergütungsformen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente mit dem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt der Planauflage angesetzt. Die nicht ausgeübten Rechte des Stock-Option-Plans 2004 sind zum 31. März 2014 verfallen.

Die Optionen, die im Jahr 2004 an den Vorstand gewährt wurden und für die der Präsidialausschuss – entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex – bei außerordentlichen, nicht vorhergesehenen Entwicklungen eine Begrenzungsmöglichkeit vereinbaren oder sich eine solche Begrenzungsmöglichkeit vorbehalten konnte, wurden mit dem inneren Wert zum Bilanzstichtag bewertet. Die Rechte sind bereits im Jahr 2013 vollständig ausgeübt worden.

Die Effekte vor Steuern, die sich in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Konzernbilanz im Zusammenhang mit der aktienorientierten Vergütung für die Führungskräfte des Konzerns und den Vorstand der Daimler AG ergeben, können Tabelle [E.48](#) entnommen werden.

Tabelle [E.49](#) zeigt die Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus Rechten von aktiven Mitgliedern des Vorstands.

Die Angaben in Tabelle [E.49](#) stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand. Angaben über die Vorstandsvergütung im Jahr 2014 sind im Vergütungsbericht dargestellt.

[Lagebericht ab Seite 118](#)

Performance-Phantom-Share-Pläne. Im Jahr 2014 hat der Konzern, ebenso wie in den Jahren 2005 bis 2013, einen Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) ausgegeben. Im Rahmen des PPSP gewährt Daimler bezugsberechtigten Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom Shares), die nach vier Jahren dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Während der vierjährigen Laufzeit zwischen Zuteilung der vorläufigen Phantom Shares und Auszahlung des Planes am Ende der Laufzeit entfällt auf die Phantom Shares ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Daimler-Aktien ausgeschütteten Dividenden. Der Auszahlungsbetrag am Ende der Laufzeit ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Kennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Daimler-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums am Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Der Erdienungszeitraum beträgt somit vier Jahre. Bei den in den Jahren ab 2009 gewährten Plänen ist der Kurs der Daimler-Aktie bei Auszahlung begrenzt auf das 2,5-fache des Kurses bei Gewährung. Bei den in den Jahren ab 2012 gewährten Plänen ist der Auszahlungsbetrag für die Vorstandsmitglieder zusätzlich auf das 2,5-fache des Zuteilungswertes, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl der Phantom Shares herangezogen wurde, begrenzt. In die Begrenzung des Auszahlungsbetrags für die Vorstandsmitglieder werden auch die Dividendenäquivalente eingerechnet, die nach dem 1. Januar 2014 ausbezahlt werden bzw. bereits wurden.

E.48

Effekte aus aktienorientierter Vergütung

	Aufwand		Rückstellung		
	2014	2013	31. Dezember	2014	2013
in Millionen €					
PPSP	-173	-250	363	344	
SOP	-	-2	-	-	
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus der Vorstandsmitglieder	-6	-7	12	11	
	-179	-259	375	355	

Die Ermittlung der Zielerreichung bei den bestehenden PPSP-Plänen 2011–2013 basiert auf dem Return on Net Assets, abgeleitet aus den internen Zielgrößen, und dem Return on Sales im Vergleich zu Benchmarks, die sich an Wettbewerbern orientieren.

Bei dem im Jahr 2014 begebenen PPSP-Plan basiert die Ermittlung der Zielerreichung auf der relativen Aktienperformance, die die Kursentwicklung eines Aktienpreisindex auf Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich Daimler misst, und dem Return on Sales (RoS) im Vergleich zu Benchmarks, die sich an Wettbewerbern orientieren. 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.

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.

Stock-Option-Pläne. Im April 2000 hatte die Hauptversammlung den Daimler Stock-Option-Plänen (SOP) zugestimmt. Diese Pläne sahen vor, bezugsberechtigten Mitarbeitern Stock Options zum Bezug von Daimler-Aktien zu gewähren. Die im Rahmen dieser Pläne gewährten Optionen konnten zu einem vorher festgelegten Referenzpreis je Daimler-Aktie zuzüglich eines Aufschlags von 20% ausgeübt werden. Die Optionen waren je zur Hälfte frühestens zwei bzw. drei Jahre nach Gewährung ausübbar. Nicht ausgeübte Optionen sind zehn Jahre nach Gewährung verfallen. Lag der Börsenkurs der Daimler-Aktie bei Ausübung mindestens 20% über dem Referenzpreis, erhielt der Berechtigte einen Geldbetrag in Höhe des 20%igen Aufschlags. Aus diesen Plänen wurden letztmalig 2004 neue Stock Options gewährt. Der letzte SOP-Plan 2004 ist zum 31. März 2014 verfallen. Die bis dahin nicht ausgeübten Rechte sind verfallen.

Im Falle von Ausübungen hat Daimler im Wesentlichen neue Aktien ausgegeben.

E.49

Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus der aktienorientierten Vergütung von aktiven Mitgliedern des Vorstands

	Dr. Dieter Zetsche 2014	2013	Dr. Wolfgang Bernhard 2014	2013	Dr. Christine Hohmann-Dennhardt 2014	2013	Wilfried Porth 2014	2013
--	----------------------------	------	-------------------------------	------	---	------	------------------------	------

in Millionen €

PPSP	-6,1	-10,9	-2,5	-4,2	-2,3	-2,5	-2,5	-4,4
SOP	-	-1,6	-	-	-	-	-	-
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-1,8	-1,9	-0,7	-0,6	-0,7	-0,6	-0,7	-0,7

	Andreas Renschler ¹ 2014	2013	Hubertus Troska 2014	2013	Bodo Uebber 2014	2013	Prof. Dr. Thomas Weber 2014	2013
--	--	------	-------------------------	------	---------------------	------	--------------------------------	------

in Millionen €

PPSP	-0,2	-4,9	-1,6	-2,2	-2,9	-5,2	-2,6	-4,6
SOP	-	-	-	-	-	-	-	-0,1
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-0,1	-0,7	-0,7	-0,6	-0,8	-0,8	-0,7	-0,7

1 Aus dem Vorstand ausgeschieden am 28. Januar 2014. Werte sind entsprechend anteilig einbezogen für 2014.

Tabelle [E.50](#) zeigt die Entwicklung der ausgegebenen Stock Options.

Der gewichtete durchschnittliche Kurs der Daimler-Aktie bei Ausübung lag bei 66,40 (2013: 48,83) €.

Die Stock Options von aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden in 2013 vollständig ausgeübt. Die Vorstände Dr. Dieter Zetsche und Prof. Dr. Thomas Weber übten jeweils 0,1 Mio. Optionsrechte aus. Die Anzahl der in 2013 ausgeübten Optionsrechte des am 28. Januar 2014 ausgeschiedenen Vorstandsmitglieds Andreas Renschler betrugen weniger als 0,1 Mio. €. Die Ausübungen erfolgten zu einem durchschnittlichen Ausübungspreis von 43,57 € je Stück. Die Vorstände Dr. Wolfgang Bernhard, Dr. Christine Hohmann-Dennhardt, Wilfried Porth, Hubertus Troska und Bodo Uebber besaßen im Vorjahr keine bestehenden oder ausübbaren Stock Options.

22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ist in Tabelle [E.51](#) 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.

E.50

Entwicklung der ausgegebenen Stock Options

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2014	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	2013
Bestand am Jahresanfang	0,2	43,57		2,7		42,24
Ausgeübt	-0,1	43,57		-2,2		42,62
Abgänge/Verfallen	-0,1	43,57		-0,3		37,33
Noch bestehend am Jahresende	-	-		0,2		43,57
Ausübbar am Jahresende	-	-		0,2		43,57

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 das 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 demographischer 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 trägt 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 wurde im Jahr 2014 zur nachhaltigen Stärkung der inländischen Planvermögen eine außerordentliche Dotierung von 2,5 Mrd. € geleistet.

Grundsätzlich ist der Konzern bestrebt, bei der Neueinführung von betrieblichen Altersversorgungszusagen diese als leistungsbasierte Pläne, die auf Kapitalbausteinen bzw. Beiträgen basieren, oder als Beitragszusagen auszugestalten.

E.51

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember 2014	2013
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	11.619	8.624
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	1.187	1.245
	12.806	9.869

Überleitung der Nettoschuld aus leistungsisierten

Verpflichtungen. Die Entwicklung der entsprechenden Größen ist in Tabelle [E.52](#) dargestellt.

Zusammensetzung des Planvermögens. Das Planvermögen und die Erträge aus Planvermögen sind ausschließlich für die Pensionszahlungen vorgesehen sowie dafür, die Aufwendungen für die Verwaltung der Pensionspläne zu decken. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns ist aus Tabelle [E.53](#) ersichtlich.

E.52

Barwert der leistungsisierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen

	2014			2013		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Barwert der leistungsisierten Verpflichtungen zum 1. Januar	23.230	20.310	2.920	23.943	20.698	3.245
Laufender Dienstzeitaufwand	527	437	90	548	453	95
Zinsaufwand	822	679	143	755	635	120
Beiträge der Teilnehmer des Plans	57	55	2	56	52	4
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen	168	99	69	-14	-71	57
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen	5.867	5.629	238	-1.136	-892	-244
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	-32	-41	9	121	121	-
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	6.003	5.687	316	-1.029	-842	-187
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	22	19	3	-	-	-
Geleistete Pensionszahlungen	-841	-697	-144	-829	-691	-138
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	307	6	301	-214	5	-219
Barwert der leistungsisierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	30.127	26.496	3.631	23.230	20.310	2.920
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar	14.668	12.588	2.080	14.207	12.143	2.064
Verzinsung der Planvermögen	533	429	104	464	381	83
Versicherungsmathematische Gewinne	761	571	190	262	199	63
Tatsächliche Erträge der Planvermögen	1.294	1.000	294	726	580	146
Beiträge des Arbeitgebers	3.111	2.975	136	537	448	89
Beiträge der Teilnehmer des Plans	57	53	4	57	52	5
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-773	-650	-123	-763	-641	-122
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	224	7	217	-96	6	-102
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	18.581	15.973	2.608	14.668	12.588	2.080
Finanzierungsstatus	-11.546	-10.523	-1.023	-8.562	-7.722	-840
davon in: Übrige Vermögenswerte	73	-	73	62	-	62
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-11.619	-10.523	-1.096	-8.624	-7.722	-902

Für Eigenkapitalinstrumente und Anleihen stehen infolge ihrer jeweiligen Notierung an einem aktiven Markt Marktpreise zur Verfügung. Die Anleihen haben zum weitaus überwiegenden Teil ein Investment-Grade-Rating. Darin enthalten sind Staatsanleihen sehr guter Bonität.

Die Investmentstrategie wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Verabschiedung der Investmentstrategie erfolgt durch Investment Komitees, die sich in der Regel aus Vertretern des Finanz- und Personalbereichs zusammensetzen. Für einzelne Pensionspläne werden dezidierte Liability-Driven-Investment-Ansätze verfolgt, sodass sich die Vermögensanlage an der Struktur der Pensionsverpflichtungen orientiert.

E.53

Zusammensetzung des Planvermögens

	2014			2013		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Energie, Rohstoffe und Versorgungsbetriebe	832	718	114	839	737	102
Finanzwesen	1.097	925	172	995	861	134
Gesundheitswesen	461	367	94	387	322	65
Industrie	503	416	87	479	408	71
Konsumgüter	955	788	167	865	732	133
Informationstechnologie und Telekommunikationsdienste	778	650	128	636	538	98
Andere	64	–	64	88	–	88
Eigenkapitalinstrumente	4.690	3.864	826	4.289	3.598	691
Staatsanleihen in EUR	3.854	3.853	1	4.084	4.078	6
Staatsanleihen in USD	969	555	414	936	628	308
Staatsanleihen in anderen Währungen	443	–	443	329	–	329
Staatsanleihen	5.266	4.408	858	5.349	4.706	643
Unternehmensanleihen in EUR	2.247	2.241	6	886	885	1
Unternehmensanleihen in USD	1.925	1.521	404	829	574	255
Unternehmensanleihen in anderen Währungen	200	44	156	233	42	191
Unternehmensanleihen	4.372	3.806	566	1.948	1.501	447
Forderungsbesicherte Anleihen	54	5	49	1.066	1.009	57
Anleihen	9.692	8.219	1.473	8.363	7.216	1.147
Sonstige börsennotierte Anlagen ¹	-4	-5	1	5	1	4
Zwischensumme börsennotierte Anlagen	14.378	12.078	2.300	12.657	10.815	1.842
Alternative Investments ²	674	567	107	690	592	98
Immobilien	514	410	104	496	408	88
Sonstige nicht börsennotierte Anlagen ¹	-123	-154	31	85	78	7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.138	3.072	66	740	695	45
Zwischensumme nicht börsennotierte Anlagen	4.203	3.895	308	2.011	1.773	238
Planvermögen zum 31. Dezember	18.581	15.973	2.608	14.668	12.588	2.080
davon Marktwert eigene übertragbare Finanzinstrumente	7	7	–	3	3	–
davon Marktwert selbst genutztes Planvermögen	88	88	–	96	96	–

1 Hierin enthalten sind derivative Finanzinstrumente, die zum Bilanzstichtag einen negativen Marktwert haben können.

2 Alternative Investments umfassen im Wesentlichen Private Equity.

Pensionsaufwendungen. Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Netto-pensionsaufwendungen kann Tabelle [E.54](#) entnommen werden.

Tabelle [E.55](#) zeigt, in welchen Posten die Pensionsaufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten sind.

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 [E.56](#) enthält die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen verwendeten wesentlichen, gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren.

Die Abzinsungsfaktoren für die inländischen und ausländischen Pensionspläne werden jährlich zum 31. Dezember auf Basis von hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen fristen- und währungskongruent zu den Pensionszahlungen bestimmt.

Sensitivitätsanalyse. Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der leistungsbasierten Verpflichtung die in Tabelle [E.57](#) dargestellten Auswirkungen.

Die von den Versicherungsmathematikern durchgeföhrten 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 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 2015 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 2015 voraussichtlich 0,9 Mrd. € betragen.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen kann Tabelle [E.58](#) entnommen werden.

E.54

Pensionsaufwendungen

		2014		2013	
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne
in Millionen €					
Laufender Dienstzeitaufwand	-527	-437	-90	-548	-453
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-22	-19	-3	-	-
Nettozinsaufwand	-292	-250	-42	-293	-253
Nettozinsertrag	3	-	3	2	-
	-838	-706	-132	-839	-706
					-133

E.55**Pensionsaufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung**

	2014	2013
in Millionen €		
Umsatzkosten	-318	-313
Vertriebskosten	-106	-121
Allgemeine Verwaltungskosten	-51	-43
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-74	-71
Zinserträge	3	2
Zinsaufwendungen	-292	-293
	-838	-839

E.56**Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen**

	Inländische Pensionspläne 31. Dezember 2014	Ausländische Pensionspläne 31. Dezember 2014	Inländische Pensionspläne 31. Dezember 2013	Ausländische Pensionspläne 31. Dezember 2013
in %				
Abzinsungsfaktoren	1,9	3,4	3,9	4,5
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ¹	1,8	1,8	-	-

1 Die erwarteten Lebenshaltungskostensteigerungen können sich bei den inländischen Pensionsplänen – abhängig von der einzelnen Planausgestaltung – sowohl auf die Verpflichtung der aktiven als auch der ehemaligen Mitarbeiter des Konzerns sowie deren Hinterbliebene auswirken. Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne haben erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen keinen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

E.57**Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungsbasierten Verpflichtung**

	31. Dezember 2014			31. Dezember 2013		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren + 0,25 %	-1.210	-1.080	-130	-800	-720	-80
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren - 0,25 %	1.270	1.140	130	860	760	100
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen + 0,10 %	120	110	10	100	90	10
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen - 0,10 %	-130	-120	-10	-100	-90	-10
Sensitivität für Lebenserwartung + 1 Jahr	520	480	40	360	350	10
Sensitivität für Lebenserwartung - 1 Jahr	-540	-500	-40	-390	-380	-10

E.58**Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen**

	2014	2013
in Jahren		
Inländische Pensionspläne	17	16
Ausländische Pensionspläne	16	16

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 2014 betrugen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen insgesamt 1,4 (2013: 1,3) Mrd. €; davon entfielen 1,3 (2013: 1,2) Mrd. € auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger.

E.59

Wesentliche Eckdaten zu Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

	2014	2013
in Millionen €		
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtung	1.193	1.258
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen und der Erstattungsansprüche	87	121
Finanzierungsstatus	-1.106	-1.137
Nettoaufwand für Gesundheitsfürsorgeleistungen	-51	-92

Gemeinschaftliche Pläne mehrerer Arbeitgeber. Daimler ist an einigen 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 einige dieser Pläne im Konzernabschluss als Beitragszusagen dargestellt. Der Konzern hat keine Möglichkeiten, einen beherrschenden Einfluss auf diese Pensionspläne auszuüben, und die Treuhänder der Pläne haben keine gesetzlichen Informationspflichten gegenüber den beteiligten Arbeitgebern. Höhere Beitragszahlungen des Konzerns an einen dieser Pensionspläne können insbesondere dann notwendig werden, wenn ein negativer Finanzierungsstatus eine bestimmte Grenze überschreitet. Der Austritt aus einem Plan kann dazu führen, dass das beteiligte Konzernunternehmen eine 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. Zum 31. Dezember 2014 rechnet der Konzern nicht mit wesentlichen Belastungen aus den bestehenden gemeinschaftlichen Plänen mehrerer Arbeitgeber; ein Austritt aus einem dieser Pläne ist nicht beabsichtigt.

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 [E.59](#) enthält Informationen zu den wesentlichen Eckdaten.

Wesentliche Risiken für 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.

Im Mai 2014 wurde im Rahmen von Tarifverhandlungen zwischen Daimler Trucks North America LLC und der US-amerikanischen Gewerkschaft »United Auto Workers« (UAW) die Abgeltung eines Gesundheitsfürsorgeplans vereinbart. Infolge dieser Vereinbarung wurde die Verpflichtung gegenüber den Anwärtern im vierten Quartal 2014 abgegolten. Der Zahlungsmittelabfluss hieraus betrug rund 0,3 Mrd. €. Die Übertragung der Verpflichtung gegenüber den Rentnern ist von der Zustimmung der US-amerikanischen Gerichte abhängig. Diese Zustimmung erfolgte im Dezember 2014 und wurde mit Ablauf der Einspruchfrist Ende Januar 2015 rechtskräftig. Der Zahlungsmittelabfluss hieraus (rund 0,1 Mrd. €) erfolgt im ersten Quartal 2015. Auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und das EBIT von Daimler Trucks ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen.

23. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [E.60](#) entnommen werden.

Produktgarantien. Daimler gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen, Rückrufaktionen und Rückkaufverpflichtungen. Rückkaufverpflichtungen umfassen erwartete Kosten, die sich aus der Verpflichtung ergeben, Fahrzeuge unter bestimmten Bedingungen von Kunden zurückzukaufen. Diese Verpflichtungen können verschiedene Ursachen haben, beispielsweise Rechtsstreitigkeiten, die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen in bestimmten Ländern sowie Maßnahmen zur Sicherstellung der Kundenzufriedenheit. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruches und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken; die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2017 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 2025 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, Rückstellungen für Optimierungsprogramme, Verpflichtungen aus Umweltschutzrisiken sowie Rückstellungen für sonstige Steuern und diverse Einzelsachverhalte, die sich keiner anderen Position zuordnen lassen.

Weitere Informationen zu übrigen Rückstellungen für sonstige Risiken können auch Anmerkungen 5 und 29 entnommen werden.

E.60

Rückstellungen für sonstige Risiken

	Produktgarantien	Personal- und Sozialbereich	Übrige	Gesamt
in Millionen €				
Stand zum 31. Dezember 2013	4.705	3.233	3.951	11.889
davon kurzfristig	2.380	1.501	2.738	6.619
davon langfristig	2.325	1.732	1.213	5.270
Zuführungen	2.617	1.967	3.088	7.672
Inanspruchnahmen	-2.182	-1.474	-1.882	-5.538
Auflösungen	-270	-46	-325	-641
Aufzinsungen und Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	32	284	37	353
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	86	-23	181	244
Stand zum 31. Dezember 2014	4.988	3.941	5.050	13.979
davon kurzfristig	2.423	1.806	3.038	7.267
davon langfristig	2.565	2.135	2.012	6.712

24. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten kann Tabelle [E.61](#) entnommen werden.

Die Verbindlichkeiten aus Finance Lease beruhen überwiegend auf Sachanlagen, die infolge der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Zum 31. Dezember 2014 betragen die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen 436 (2013: 474) Mio. €. Die Überleitung der Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen zu den entsprechenden Verbindlichkeiten ist in Tabelle [E.62](#) dargestellt.

E.61

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2014			31. Dezember 2013		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	9.914	33.262	43.176	9.091	29.653	38.744
Geldmarktpapiere	2.269	8	2.277	1.086	-	1.086
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	11.101	11.792	22.893	10.173	8.916	19.089
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	8.350	2.503	10.853	8.539	2.718	11.257
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	4.114	1.875	5.989	3.478	2.653	6.131
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	40	245	285	39	271	310
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	502	714	1.216	586	535	1.121
	36.290	50.399	86.689	32.992	44.746	77.738

E.62

Überleitung der Mindestleasingzahlungen auf die Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen

Fälligkeit	Mindestleasingzahlungen		In den Mindestleasingzahlungen enthaltene Zinsen		Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	
	2014	31. Dezember 2013	2014	31. Dezember 2013	2014	31. Dezember 2013
			innerhalb eines Jahres	zwischen einem und fünf Jahren	nach mehr als fünf Jahren	
in Millionen €						
Fälligkeit						
innerhalb eines Jahres	56	53	16	14	40	39
zwischen einem und fünf Jahren	149	160	56	56	93	104
nach mehr als fünf Jahren	231	261	79	94	152	167
	436	474	151	164	285	310

25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten kann Tabelle [E.63](#) entnommen werden.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten erfolgen in Anmerkung 31.

26. Rechnungsabgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des Rechnungsabgrenzungspostens kann Tabelle [E.64](#) entnommen werden.

27. Übrige Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten kann Tabelle [E.65](#) entnommen werden.

E.63

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2014			31. Dezember 2013		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.409	908	2.317	178	217	395
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	228	131	359	150	263	413
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	888	1.024	1.912	857	934	1.791
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	885	27	912	744	24	768
Zinsabgrenzungen	800	–	800	893	–	893
Erhaltene Käutionen	400	392	792	508	109	617
Übrige	3.452	162	3.614	3.245	154	3.399
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.425	1.605	8.030	6.247	1.221	7.468
	8.062	2.644	10.706	6.575	1.701	8.276

E.64

Rechnungsabgrenzungsposten

	31. Dezember 2014			31. Dezember 2013		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Abgrenzung von Umsätzen aus mehrjährigen Service- und Wartungsverträgen	1.216	1.935	3.151	977	1.331	2.308
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien	370	866	1.236	301	743	1.044
Abgrenzung von erhaltenen Miet-Vorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	581	466	1.047	254	333	587
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	246	314	560	336	321	657
	2.413	3.581	5.994	1.868	2.728	4.596

E.65

Übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2014			31. Dezember 2013		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Verbindlichkeiten für Ertragsteuern	151	11	162	181	12	193
Verbindlichkeiten für sonstige Steuern	1.552	1	1.553	1.011	2	1.013
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	304	2	306	259	4	263
	2.007	14	2.021	1.451	18	1.469

28. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung. Zum 31. Dezember 2014 beinhaltete der Zahlungsmittelfonds verfügbungsbeschränkte Finanzmittel von 112 (2013: 69) Mio. €. Die verfügbungsbeschränkten Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit. Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva ist in Tabelle [E.66](#) dargestellt.

Der Rückgang der Rückstellungen im Geschäftsjahr entfiel hauptsächlich auf die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und war maßgeblich auf eine außerordentliche Dotierung der deutschen Pensionsvermögen zurückzuführen. Gegenläufig wirkten die Zuführung zur Rückstellung für Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern sowie ein Anstieg der Rückstellungen für Personalverpflichtungen. Im Vorjahr war die Veränderung der Rückstellungen im Wesentlichen durch den Anstieg der Rückstellungen für Händlerboni sowie für Personalverpflichtungen beeinflusst.

Tabelle [E.67](#) zeigt im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthaltene Zahlungsströme.

Die in der Überleitung vom Ergebnis vor Ertragsteuern zum Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesenen sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge umfassten im Wesentlichen das Ergebnis aus der Neubewertung der Tesla-Aktien (siehe Anmerkung 13).

E.66

Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva

	2014	2013
in Millionen €		
Rückstellungen	-838	573
Finanzinstrumente	289	131
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	1.581	1.536
	1.032	2.240

E.67

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

	2014	2013
in Millionen €		
Gezahlte Zinsen	-445	-385
Erhaltene Zinsen	136	172
Erhaltene Dividenden	171	144

29. Rechtliche Verfahren

Die Daimler AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Diese umfassen z. B. Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, wettbewerbsrechtliche Verfahren und Aktionärsklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel unserer Fahrzeuge. Sofern einzelnen oder mehreren dieser Klagen stattgegeben würde, könnten sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben.

Mitte Januar 2011 führte die Europäische Kommission kartellrechtliche Nachprüfungen bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern durch, unter anderem auch bei der Daimler AG. Bei Kartellverstößen kann die Europäische Kommission abhängig von der Schwere des Verstoßes erhebliche Bußgelder verhängen. Im November 2014 hat die EU-Kommission der Daimler AG sog. Beschwerdepunkte zugestellt, die aus Sicht der EU-Kommission die relevanten Sachverhalte näher erläutern und kartellrechtlich bewerten. Resultierend aus den Erkenntnissen aus der Einsicht in wesentliche Unterlagen bei der EU-Kommission hat die Daimler AG im Dezember 2014 entschieden, die Rückstellungen um 600 Mio. € zu erhöhen. Daimler nimmt den Ausgangsverdacht der Kommission sehr ernst und klärt parallel zu den Ermittlungen der Kommission den zugrunde liegenden Sachverhalt auch intern umfassend auf. Das Unternehmen kooperiert mit den Behörden, wird aber zugleich im weiteren Verfahren unter Darlegung der Rechtsauffassung des Unternehmens seine Rechte wahrnehmen und prüft alle verfahrensrechtlichen Optionen. Weitergehende Angaben zu diesem kartellrechtlichen Verfahren und des damit für das Unternehmen verbundenen Risikos, insbesondere den in diesem Zusammenhang getroffenen Maßnahmen, werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um das Ergebnis des Verfahrens des Verfahrens nicht zu beeinträchtigen.

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 vertragsstraferelevante Sachverhalte durch die Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht werden. Die Klageerwiderung wurde dem Schiedsgericht am 30. Juni 2006 zugestellt. Die Replik der Bundesrepublik Deutschland wurde dem Schiedsgericht am 15. Februar 2007 zugestellt. Die Duplik der Beklagten wurde dem Schiedsgericht am 1. Oktober 2007 übergeben (siehe auch Anmerkung 30). Das Schiedsgericht hielt am 16. und 17. Juni 2008 eine erste mündliche Verhandlung ab. Die Klägerin und die Beklagten haben seither weitere Schriftsätze eingereicht. Eine Anhörung von Zeugen und Sachverständigen fand zwischen dem 6. und 14. Dezember 2010 statt. Es wurden weitere Schriftsätze der Parteien am 15. Juli und am 15. November 2011 ausgetauscht. Nachdem der Vorsitzende des Schiedsgerichts Ende März 2012 aus persönlichen Gründen ausgeschieden war, hat das Verwaltungsgericht Berlin am 29. Oktober 2012 einen neuen Vorsitzenden bestellt. Es wurden weitere mündliche Verhandlungen im Mai und Oktober 2014 durchgeführt. Weitergehende Angaben zu diesem Verfahren und des damit für das Unternehmen verbundenen Risikos, insbesondere der in diesem Zusammenhang getroffenen Maßnahmen, werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um das Ergebnis des Verfahrens nicht zu beeinträchtigen. Daimler hält die Ansprüche der Bundesrepublik Deutschland für unbegründet und setzt sich gegen sie weiterhin entschlossen zur Wehr.

Der Konzern bildet Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, soweit eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Diese Rückstellungen sind im Konzernabschluss berücksichtigt und beruhen auf Schätzungen. Risiken aus rechtlichen Verfahren sind jedoch zum Teil nicht oder nur eingeschränkt abschätzbar. Es ist daher möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

30. Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Finanzgarantien. Finanzgarantien stellen vertragliche Vereinbarungen dar; dabei garantiert der Konzern als Garantiegeber im Allgemeinen, dass er im Fall der Nichterfüllung der Zahlungsverpflichtung durch den Hauptschuldner dem Garantenehmer den entstandenen Verlust erstattet. Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2014 auf 786 (2013: 772) Mio. € und beinhalten zum 31. Dezember 2014 bereits gebildete Verbindlichkeiten von 84 (2013: 80) Mio. €. In diesen Werten sind bestimmte Finanzgarantien enthalten, die der Konzern im Zusammenhang mit den Chrysler-Transaktionen der Jahre 2007 und 2009 zugunsten von Chrysler gewährt hat. Zum 31. Dezember 2014 beliefen sich diese Garantien auf 0,3 Mrd. €. Als Sicherheit für einen Teil dieser Finanzgarantien hat Chrysler eine Einlage von 0,2 Mrd. € auf einem Treuhandkonto geleistet.

Eventualverbindlichkeiten. Tabelle [E.68](#) zeigt die Schätzung der finanziellen Auswirkungen für die zu den Bilanzstichtagen bestehenden Eventualverbindlichkeiten.

Rückkaufverpflichtungen stellen Vereinbarungen dar, bei denen der Konzern Rückkaufwerte oder Marktwerte von verkauften Fahrzeugen garantiert. Diese Garantien begründen für den Begünstigten das Recht, erworbene Fahrzeuge an den Konzern zurückzugeben; dieses Recht steht in der Regel im Zusammenhang mit zukünftigen Fahrzeugkäufen oder Dienstleistungen. Die im Zusammenhang mit diesen Rückkaufverpflichtungen gebildeten Rückstellungen betrugen zum 31. Dezember 2014 58 (2013: 43) Mio. €. Restwertgarantien, die im Rahmen von Fahrzeugverkäufen gewährt wurden und aufgrund derer die sofortige Umsatzrealisierung aus dem Verkauf nicht bilanziert werden konnte, sind in der Konzernbilanz unter den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten berücksichtigt.

E.68

Zusammensetzung der Eventualverbindlichkeiten

	31. Dezember 2014	2013
in Millionen €		
Rückkaufverpflichtungen	1.208	974
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	383	370
	1.591	1.344

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten beinhalten Eventualverbindlichkeiten, die sonstige Garantien darstellen, sowie die übrigen Eventualverbindlichkeiten, die keine Garantien darstellen. Zum 31. Dezember 2014 betrug der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung aus sonstigen Garantien, für die keine Rückstellungen gebildet wurden, 34 (2013: 42) Mio. €. Die übrigen Eventualverbindlichkeiten, die keine Garantien darstellen, umfassen insbesondere mögliche Belastungen aus sonstigen Steuer- bzw. Zollrisiken. Der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung beläuft sich zum 31. Dezember 2014 auf 349 (2013: 328) Mio. €.

Im Jahr 2002 haben unser Tochterunternehmen Daimler Financial Services AG, die Deutsche Telekom AG und die Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. (Cofiroute) einen Konsortialvertrag zum Zweck geschlossen, ein elektronisches System zur Erhebung von Maut auf deutschen Autobahnen für Nutzfahrzeuge mit mehr als 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zu entwickeln sowie eine gemeinsame Projektgesellschaft aufzubauen und das Mautsystem auf der Grundlage des mit der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen Vertrags (Betreibervertrag) zu betreiben. Daimler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG halten jeweils 45% sowohl an dem Konsortium (Toll Collect GbR) als auch an der Projektgesellschaft (Toll Collect GmbH) (zusammen Toll Collect), die restlichen 10% der Anteile hält jeweils Cofiroute.

Laut Betreibervertrag hätte das Mauterhebungssystem spätestens zum 31. August 2003 betriebsbereit sein müssen. Nach einer Verzögerung beim Start des Systems, die bei Toll Collect zu Umsatzeinbußen und Zahlungen von Verspätungsvertragsstrafen führte, wurde das Mauterhebungssystem am 1. Januar 2005 mit On-Board Units eingeführt, die im Vergleich zu den ursprünglichen Vorgaben über eine geringfügig eingeschränkte Funktionalität verfügten (Phase 1). Am 1. Januar 2006 wurde das Mauterhebungssystem mit voller Funktionalität gemäß Betreibervertrag installiert und in Betrieb genommen (Phase 2). Die Toll Collect GmbH erhielt am 20. Dezember 2005 die Vorläufige Betriebserlaubnis gemäß Betreibervertrag. Die Toll Collect GmbH erwartet, dass sie die Endgültige Betriebserlaubnis erhalten wird, und betreibt das Mauterhebungssystem in der Zwischenzeit auf Basis der Vorläufigen Betriebserlaubnis.

Das Versäumnis, verschiedenen Verpflichtungen aus dem Betreibervertrag nachzukommen, kann zu Vertragsstrafen, weiteren Vergütungsminderungen und Rückgriffsforderungen führen, die im weiteren Verlauf ein erhebliches Ausmaß erreichen können.

Die Vertragsstrafen und Vergütungsminderungen sind jedoch in ihrer Höhe wie folgt begrenzt: bis zur Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf 150 Mio. € pro Jahr und nach Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf 100 Mio. € pro Jahr. Diese Beträge erhöhen sich pro Betriebsjahr um 3%.

Im Juni 2006 begann die Bundesrepublik Deutschland damit, die monatlichen Vorauszahlungen der Betreibervergütung an die Toll Collect GmbH partiell von 8 Mio. € mit Forderungen aus Vertragsstrafen aufzurechnen, die bereits Gegenstand des nachfolgend beschriebenen Schiedsverfahrens sind. Als Folge der Aufrechnung könnte es für die Konsortialmitglieder im weiteren Verlauf erforderlich sein, der Toll Collect GmbH weitere Liquidität zuzuführen.

Der Betreibervertrag sieht für sämtliche Streitigkeiten, die mit dem Mauterhebungssystem zusammenhängen, die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts vor. Die Bundesrepublik Deutschland hat ein Schiedsverfahren gegen die Daimler Financial Services AG, die Deutsche Telekom AG und das Konsortium eingeleitet. Nach der im August 2005 erhaltenen Schiedsklage verlangt die Bundesrepublik Deutschland Schadenersatz einschließlich Vertragsstrafen und die Begleichung von Mautausfall, der angeblich durch die Verspätung der Inbetriebnahme des Mautsystems entstanden ist. Vergleiche hierzu auch die Ausführungen in 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 Betreibervertrages am 31. August 2015 oder früher, falls der Betreibervertrag vorzeitig gekündigt werden sollte. Eine solche Nachschussverpflichtung könnte eintreten, falls die Toll Collect GmbH wegen Minderleistung Vergütungsminderungen hinnehmen muss, falls die Bundesrepublik Deutschland gegen die Toll Collect GmbH erfolgreich entgangene Mauteinnahmen für Zeiträume, in denen das Mautsystem nicht vertragsgemäß funktionierte, durchsetzt oder falls die Toll Collect GmbH Vertragsstrafen, die aus den oben genannten Vereinbarungen hervorgehen, entrichten muss. Falls solche Vertragsstrafen, Vergütungsminderungen oder andere Ereignisse dazu führen, dass die Eigenkapitalquote der Toll Collect GmbH unter das vertraglich vereinbarte Minimum fällt, sind die Konsortialmitglieder verpflichtet, die Toll Collect GmbH finanziell so auszustatten, dass die erforderliche Mindesteigenkapitalquote erreicht wird.

Die Risiken und Verpflichtungen von Cofiroute sind auf den Betrag von 70 Mio. € beschränkt. Die Daimler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG sind gesamtschuldnerisch verpflichtet, Cofiroute von weiteren Ansprüchen freizustellen.

Während die maximale zukünftige Verpflichtung von Daimler aus der Bankgarantie bestimmt werden kann (2014: 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. Die Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen kann Tabelle [E.69](#) entnommen werden.

Daimler hat im Rahmen seiner Produktionsprogramme mit Lieferanten mehrjährige Lieferverträge über den Bezug von Zulieferteilen oder Fahrzeugkomponenten abgeschlossen. Darüber hinaus ging der Konzern sonstige finanzielle Verpflichtungen im Rahmen von Dienstleistungsvereinbarungen sowie im Zusammenhang mit Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen für Produktionseinrichtungen ein.

E.69

Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen (Nominalwerte)

	31. Dezember 2014	2013
in Millionen €		
Verpflichtungen aus Einkaufskontrakten	9.769	9.771
Unkündbare Miet-, Pacht- und Leasingverträge	2.157	1.980
Unwiderrufliche Kreditzusagen	1.320	1.508
Übrige sonstige finanzielle Verpflichtungen	2.318	1.356
	15.564	14.615

Der Konzern hat weitere sonstige Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zur Nutzung von Produktionsstätten und Sachanlagen; die Verträge beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisanpassungsklauseln. Im Jahr 2014 wurden Mietzahlungen von 517 (2013: 501) Mio. € aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen (Nominalwerte) sind in Tabelle [E.70](#) dargestellt.

Zudem hat Daimler zum 31. Dezember 2014 unwiderrufliche Kreditzusagen gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Eine Fälligkeitsübersicht der unwiderruflichen Kreditzusagen kann Tabelle [E.85](#) in Anmerkung 32 entnommen werden.

Die übrigen sonstigen finanziellen Verpflichtungen enthalten im Wesentlichen finanzielle Verpflichtungen zu Zahlungen im Zusammenhang mit noch zu leistenden Einlagen auf das Eigenkapital von nicht konsolidierten Tochterunternehmen oder Beteiligungen sowie Verpflichtungen im Zusammenhang mit Kooperationsvereinbarungen.

E.70

Zukünftige Verpflichtungen aus unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen (Nominalwerte)

	31. Dezember	
	2014	2013
in Millionen €		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	416	376
zwischen einem und fünf Jahren	1.112	1.032
nach mehr als fünf Jahren	629	572
	2.157	1.980

31. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle [E.71](#) stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente des Konzerns dar. Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer unabhängigen anderen Partei übernehmen würde. Angesichts varierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikatoren für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt; folgende Methoden und Prämissen wurden dabei zugrunde gelegt:

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit variablen Zinssätzen wird vereinfachend angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit festen Zinssätzen werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet.

Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2014 bzw. 31. Dezember 2013 hätten aufgenommen werden können.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Verzinsliche Wertpapiere und übrige finanzielle Vermögenswerte. Die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte beinhalten:

- zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremd- und Eigenkapitalanteile; diese Finanzinstrumente wurden mit Börsenkursen zum 31. Dezember bewertet. Sofern öffentliche Notierungen für einzelne Fremd- und Eigenkapitalanteile nicht vorlagen, basiert die Marktwertermittlung auf Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung standen. Die Eigenkapitalanteile umfassen insbesondere die Beteiligungen an Nissan Motor Co., Ltd. (Nissan) und Renault SA (Renault).
- zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile; für diese Finanzinstrumente konnten keine beizulegenden Zeitwerte ermittelt werden, da Börsen- oder Marktwerte nicht verfügbar waren. Hierbei handelt es sich um Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen, bei denen keine Indikatoren einer dauerhaften Wertminderung zum Bilanzstichtag vorlagen und für die beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar sind. Für diese Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Diese Finanzinstrumente, sowie auch die *deriativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, umfassen:

- derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Die Bewertung von unbedingten Devisentermingeschäften basiert auf am Markt quotierten Forward-Kurven. Devisenoptionen wurden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.
- derivative Zinssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps) wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet.
- derivative Commodity-Sicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Commodity-Sicherungskontrakte (z. B. Commodity Forwards) wurden auf Basis aktueller Referenzkurse unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge bestimmt.

Die sonstigen Forderungen und Vermögenswerte werden zu 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.

E.71

Buch- und beizlegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Dezember 2014		31. Dezember 2013	
	Buchwert	beizlegender Zeitwert	Buchwert	beizlegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	61.679	62.057	50.770	51.115
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.634	8.634	7.803	7.803
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.667	9.667	11.053	11.053
Verzinsliche Wertpapiere				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	6.634	6.634	7.066	7.066
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	2.269	2.269	2.052	2.052
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.647	1.647	1.452	1.452
davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	622	622	600	600
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	97	97	350	350
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.296	1.296	1.703	1.703
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.325	2.325	2.136	2.136
	92.601	92.979	82.933	83.278
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	86.689	88.043	77.738	79.026
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.178	10.178	9.086	9.086
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	359	359	413	413
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.317	2.317	395	395
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.030	8.030	7.468	7.468
	107.573	108.927	95.100	96.388

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 *derativen Finanzinstrumenten, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, vergleiche die Ausführungen unter Verzinsliche Wertpapiere und übrige finanzielle Vermögenswerte.

Die sonstigen übrigen finanziellen Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Saldierung von Finanzinstrumenten. Der Konzern schließt Derivategeschäfte gemäß den Globalnettingvereinbarungen (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 gemäß IAS 32.42, da sie das Recht zur Saldierung nur im Falle künftiger Ereignisse wie dem Ausfall oder der Insolvenz des Konzerns oder der Kontrahenten gewähren.

Die nachstehende Tabelle [E.72](#) legt die Buchwerte der erfassten derivativen Finanzinstrumente dar, die den dargestellten Vereinbarungen unterliegen und zeigt die möglichen finanziellen Auswirkungen einer Saldierung gemäß der bestehenden Globalnettingvereinbarungen.

Tabelle [E.73](#) 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.

E.72

Angaben zu bilanzierten derivativen Finanzinstrumenten, die einer rechtlich durchsetzbaren Globalnettingvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung unterliegen

	31. Dezember 2014			31. Dezember 2013		
	Brutto- und Nettobeträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	Beträge aus Globalnetting-vereinbarungen	Nettobeträge	Brutto- und Nettobeträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	Beträge aus Globalnetting-vereinbarungen	Nettobeträge
<hr/> in Millionen €						
Übrige finanzielle Vermögenswerte ¹	1.393	-670	723	2.053	-206	1.847
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ²	2.676	-670	2.006	808	-206	602

1 Die übrigen finanziellen Vermögenswerte, die einer Globalnettingvereinbarung 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 Globalnettingvereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (siehe Anmerkung 25).

Für die Ermittlung des Kreditrisikos aus derivativen Finanzinstrumenten, die der Bemessungshierarchie Stufe 2 zugeordnet sind, wird die in IFRS 13.48 beschriebene Ausnahme (auf Nettobasis gesteuerte Portfolien) in Anspruch genommen.

Die Entwicklung der finanziellen Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet und der Stufe 3 zugeordnet sind, kann Tabelle [E.74](#) entnommen werden.

Die zum 1. Januar 2014 der Stufe 3 zugeordneten und in Tabelle [E.74](#) dargestellten finanziellen Vermögenswerte betreffen ausschließlich die Option des Konzerns, die gehaltenen Anteile an RRPSh der Rolls-Royce andienen zu können (siehe auch Anmerkung 13). Daimler hat die Anteile an RRPSh im Geschäftsjahr an Rolls-Royce übertragen. Die Option wurde ausgeübt und ergebniswirksam ausgebucht.

E.73

Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden

	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	31. Dezember 2014	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	31. Dezember 2013
<hr/>										
in Millionen €										
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte										
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	8.281	6.158	2.123	–	8.518	6.264	2.254	–	–	–
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.647	1.642	5	–	1.452	1.446	6	–	–	–
davon verzinsliche Wertpapiere	6.634	4.516	2.118	–	7.066	4.818	2.248	–	–	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	97	–	97	–	350	–	232	118	–	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.296	–	1.296	–	1.703	–	1.703	–	–	–
	9.674	6.158	3.516	–	10.571	6.264	4.189	118	–	–
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten										
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	359	–	359	–	413	–	413	–	–	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.317	–	2.317	–	395	–	395	–	–	–
	2.676	–	2.676	–	808	–	808	–	–	–

1 Die Marktwertermittlung für diese Vermögenswerte und Schulden erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.

2 Die Marktwertermittlung für diese Vermögenswerte und Schulden erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

3 Die Marktwertermittlung für diese Vermögenswerte und Schulden erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

E.74

Entwicklung der in Stufe 3 zugeordneten erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte

	2014	2013
<hr/>		
in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	118	178
Im übrigen Finanzergebnis erfasste Verluste	-118	-60
Stand zum 31. Dezember	–	118

Tabelle [E.75](#) 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.

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien von IAS 39, sind in Tabelle [E.76](#) dargestellt.

E.75

Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden

	31. Dezember 2014			31. Dezember 2013				
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte								
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	62.057	-	62.057	-	51.115	-	51.115	-
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten								
Finanzierungsverbindlichkeiten	88.043	39.525	48.518	-	79.026	36.384	42.642	-
davon Anleihen	44.367	39.525	4.842	-	39.656	35.161	4.495	-
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	5.996	-	5.996	-	6.145	1.223	4.922	-
davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	37.680	-	37.680	-	33.225	-	33.225	-

1 Die Marktwertermittlung für diese Vermögenswerte und Schulden erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.

2 Die Marktwertermittlung für diese Vermögenswerte und Schulden erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

3 Die Marktwertermittlung für diese Vermögenswerte und Schulden erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

Nettогewinne oder -verluste

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigten Nettогewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind) können Tabelle [E.77](#) entnommen werden.

Die 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.

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 aus zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen Gewinne und Verluste infolge der Bewertung von Verbindlichkeiten in fremden Währungen.

E.76

Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien von IAS 39

	31. Dezember 2014	2013
in Millionen €		
Aktiva		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	46.599	37.675
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.634	7.803
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.325	2.136
Kredite und Forderungen	57.558	47.614
Verzinsliche Wertpapiere	6.634	7.066
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.269	2.052
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	8.903	9.118
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte ²	97	350
Passiva		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.178	9.086
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	86.404	77.428
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	7.946	7.388
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	104.528	93.902
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ²	359	413

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 2014 von 15.080 (2013: 13.095) 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 2014 von 285 (2013: 310) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.
- 4 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien zum 31. Dezember 2014 von 84 (2013: 80) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

E.77

Nettогewinne/-verluste

	2014	2013
in Millionen €		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten¹		
	-578	-218
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	235	90
Kredite und Forderungen	-210	-598
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	124	74

- 1 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

E.78

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

	2014	2013
in Millionen €		
Gesamtzinserträge	3.089	2.964
Gesamtzinsaufwendungen	-1.666	-1.977

E.79

Beizulegende Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten

	31. Dezember 2014	2013
in Millionen €		
Fair Value Hedges	535	118
Cash Flow Hedges	-1.527	1.177
Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	-29	13

E.80

Nettогewinne/-verluste aus Fair Value Hedges

	2014	2013
in Millionen €		
Nettогewinne/-verluste aus Sicherungsinstrumenten	553	-386
Nettогewinne/-verluste aus Grundgeschäften	-552	413

E.81

Unrealisierte Gewinne/Verluste aus Cash Flow Hedges

	2014	2013
in Millionen €		
Unrealisierte Gewinne/Verluste	-2.433	1.388

E.82

Aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste vor Steuern

	2014	2013
in Millionen €		
Umsatzerlöse	340	286
Umsatzkosten	-90	-36
Zinserträge	-	-
Zinsaufwendungen	-2	-2
	248	248

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 [E.78](#) ersichtlich.

Qualitative Beschreibungen zur Bilanzierung und zum Ausweis von Finanzinstrumenten (einschließlich derivativer Finanzinstrumente) sind in Anmerkung 1 enthalten.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Einsatz von Derivaten. Derivative Finanzinstrumente werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem kommerziellen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Zins-, Währungs- und Rohstoffpreisrisiken. Zur Absicherung werden vor allem Devisentermingeschäfte, Zinswährungsswaps, Zinsswaps, Optionen und Warentermingeschäfte eingesetzt.

Beizulegende Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten.

Tabelle [E.79](#) 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 Nettогewinne und -verluste aus diesen Sicherungsinstrumenten und die Nettогewinne und -verluste der dazugehörigen Grundgeschäfte sind in Tabelle [E.80](#) dargestellt.

Cash Flow Hedges. Der Konzern designiert Cash Flow Hedges im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken.

Die unrealisierten Ergebnisse (vor Steuern) aus der Bewertung von Derivaten, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, ergeben sich aus Tabelle [E.81](#).

Die in der Periode aus dem Konzern-Eigenkapital in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchten Gewinne/Verluste vor Steuern sind in Tabelle [E.82](#) dargestellt.

Im Konzernergebnis des Jahres 2014 sind Nettoaufwendungen (vor Steuern) von 17 (2013: 7) Mio. € enthalten, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung entfielen (hedge-ineffektiver Teil).

Die vorzeitige Beendigung von Cash Flow Hedges, aufgrund nicht realisierbarer zugeordneter Grundgeschäfte, führte im Jahr 2014 zu Aufwendungen von 6 (2013: 8) Mio. €.

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 [E.83](#) ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet. Zum 31. Dezember 2014 hatte Daimler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 36 (2013: 36) 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 Finanzinstrumente ab.

Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente. Tabelle [E.83](#)

zeigt die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern eingesetzt hat, um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

Absicherungen, bei denen sich die Bewertungseffekte aus Grund- und Sicherungsgeschäft in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung weitestgehend ausgleichen, wurden größtenteils nicht in ein Hedge Accounting einbezogen.

Derivate, die nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen werden, dienen unverändert der Absicherung eines finanzwirtschaftlichen Risikos aus dem operativen Geschäft. Das Sicherungsinstrument wird glattgestellt, falls das operative Grundgeschäft nicht mehr besteht bzw. erwartet wird.

Erläuterungen zur Absicherung der Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken sind im Unterpunkt Finanzmarktrisiken in Anmerkung 32 enthalten.

E.83

Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente

	Nominalwerte	Restlaufzeit ≤1 Jahr	31. Dezember 2014	31. Dezember 2013
			Restlaufzeit >1 Jahr	Nominalwerte
in Millionen €				
Währungssicherung bilanziert Forderungen/Verbindlichkeiten				
Devisentermingeschäfte	5.513	5.511	2	5.747
Zinswährungsswaps	5.803	2.246	3.557	4.776
davon Cash Flow Hedges	2.137	843	1.294	1.305
davon Fair Value Hedges	2.926	1.264	1.662	2.541
Währungssicherung zukünftiger Transaktionen				
Devisentermin- und -optionsgeschäfte	41.621	25.511	16.110	30.439
davon Cash Flow Hedges	39.873	23.813	16.060	29.525
Währungssicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe				
Währungsswaps	545	545	-	1.898
davon Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	545	545	-	1.898
Zinssicherung bilanziert Forderungen/Verbindlichkeiten				
Zinsswaps	31.884	5.087	26.797	29.656
davon Cash Flow Hedges	1.647	897	750	3.837
davon Fair Value Hedges	27.384	4.176	23.208	22.775
Rohstoffpreissicherung zukünftiger Transaktionen				
Waretermingeschäfte	1.460	659	801	1.389
davon Cash Flow Hedges	1.305	540	765	1.059
Gesamtvolume der derivativen Instrumente	86.826	39.559	47.267	73.905
davon Cash Flow Hedges	44.962	26.093	18.869	35.726
davon Fair Value Hedges	30.310	5.440	24.870	25.316

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 (unter anderem Nissan, Renault, BAIC Motor und Kamaz) resultiert ein Aktienkursrisiko. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Geschäft (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) resultieren. Die Kreditrisiken aus dem Finanzdienstleistungs-geschäft 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 Buchführung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen für die Finanzrisiken des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf ausgerichtet, dass die Risiken konzernweit identifiziert und analysiert werden. Ferner zielen sie auf eine geeignete Begrenzung und Kontrolle der Risiken ab sowie auf deren Überwachung mithilfe verlässlicher und moderner Verwaltungs- und Informationssysteme. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Der Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente ein. Diese werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem kommerziellen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. Ohne deren 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.

E.84

Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten und Kreditzusagen

	Siehe auch Anmerkung	Maximale Risikoposition 2014	Maximale Risikoposition 2013
in Millionen €			
Liquide Mittel		16.301	18.119
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	61.679	50.770
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	8.634	7.803
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	1.296	1.703
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	97	350
Kreditzusagen	30	1.320	1.508
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	16	2.325	2.136

Die von den Planvermögen zur Abdeckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen, die auch Eigenkapitaltitel und zinstragende Wert-papiere umfassen, sind nicht Bestandteil der nachfolgenden quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Infor-mationen 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 gegebenenfalls vorhandener Kreditsicherheiten). Aus der Tabelle [E.84](#) 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. Zudem werden die liquiden Mittel zunehmend auch bei Finanzinstituten mit hoher Bonität außerhalb Europas sowie in Schuldverschreibungen deutscher Bundesländer gehalten. Gleichzeitig hat der Konzern die Zahl der Finanzinstitutionen, bei denen die Anlagen erfolgen, erhöht. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Die Limits und ihre Ausnutzungen werden laufend überprüft; diese Überprüfung erfolgt auch unter Berücksichtigung der Einschätzung der Kreditrisiken unserer Kontrahenten durch die Kapitalmärkte. Es entspricht der Risikopolitik des Konzerns, dass der vorwiegende Teil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten wird.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die Finanzierungs- und Leasingaktivitäten von Daimler sind vor allem auf die Absatzunterstützung der Automobilprodukte des Konzerns ausgerichtet. Hieraus resultieren Kreditrisiken, die anhand von definierten Standards, Leitlinien und Prozessen überwacht und gesteuert werden. Das Kreditrisiko wird sowohl für Finanzierungs- als auch für Operating-Lease- und Finance-Lease-Verträge betrachtet. Aus diesem Grund beziehen sich die Angaben zum Kreditrisiko von Daimler Financial Services auf das gesamte Finanzierungs- und Leasinggeschäft, sofern dies nicht anders kenntlich gemacht ist.

Das Kreditrisiko aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten wird auf Basis des kreditrisikobehafteten Portfolios überwacht. Das kreditrisikobehaftete Portfolio ist eine interne Steuerungsgröße, die sich aus den Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegenüber Händlern und Endkunden sowie dem kreditrisikobehafteten Teil des Operating-Lease-Portfolios zusammensetzt. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen selbst umfassen Ansprüche aus Finance-Lease-Verträgen sowie Rückzahlungsansprüche aus Finanzierungsdarlehen. Das Operating-Lease-Portfolio wird 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 2014 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen von Daimler Financial Services auf 1.306 (2013: 1.407) Mio. €; hiervon haben 772 (2013: 1.004) Mio. € eine Laufzeit von unter einem Jahr; 249 (2013: 244) Mio. € weisen eine Laufzeit zwischen einem und drei Jahren auf; 172 (2013: 83) Mio. € weisen eine Laufzeit zwischen drei und vier Jahren auf und 113 (2013: 76) Mio. € haben eine Laufzeit zwischen vier und fünf Jahren.

Das Segment Daimler Financial Services verfügt sowohl auf globaler als auch auf lokaler Ebene über Richtlinien, die den Rahmen für ein effektives Risikomanagement setzen. Gegenstand der Richtlinien sind insbesondere Mindestanforderungen für alle risikorelevanten Prozesse im Kreditgeschäft, die 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 2014 betragen die Kreditpositionen der 15 größten Kunden nicht mehr als 4,0% des Portfolios (2013: 4,1%).

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.

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 handeln. 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.

Der Aufwand aus Wertberichtigungen blieb bei einer global stabilen Risikosituation auf dem niedrigen Niveau des Vorjahrs.

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 Kunden-einlagen. 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 2014 und 2013 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. Der Konzern hatte im Jahr 2014 einen sehr guten Zugang zu den Geld- und Kapitalmärkten. Zusätzlich werden Kreditlinien bei Banken zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt. 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 2014 betrug die Liquidität 16,3 (2013: 18,1) Mrd. €. Im Jahr 2014 ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse aus den positiven Ergebnisbeiträgen der automobilen Geschäftsfelder und aus dem Verkauf der Anteile an RRPSh und Tesla (siehe Anmerkung 3). Zahlungsmittelabflüsse resultierten insbesondere aus der Refinanzierung des Portfolio wachstums der Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten bei Daimler Financial Services sowie aus der außerplanmäßigen Dotierung in die deutschen Pensionsplanvermögen (siehe Anmerkung 22).

Zum 31. Dezember 2014 bestanden für den Konzern kurz- und langfristige Kreditlinien über insgesamt 41,7 Mrd. €, von denen 17,2 Mrd. € nicht in Anspruch genommen wurden. Diese beinhalten eine im September 2013 mit einem Konsortium internationaler Banken vereinbarte syndizierte Kreditlinie von 9,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von fünf Jahren und zwei Verlängerungsoptionen von insgesamt zwei Jahren. Im Jahr 2014 hat Daimler die Option, die Kreditlinie um ein weiteres Jahr bis 2019 zu verlängern, ausgeübt. Die syndizierte Kreditfazilität dient als Absicherung für Commercial-Paper-Ziehungen und kann für die Finanzierung allgemeiner Unternehmenszwecke verwendet werden; sie war zum Jahresende 2014 nicht in Anspruch genommen.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den täglich die liquiden Mittel zusammengeführt werden. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Gesamtkonzerns sowie einzelner Konzerngesellschaften gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält auch Anmerkung 24.

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 von Konzerngesellschaften oder Kunden sowie Kapitalanlagen bei Konzerngesellschaften oder Joint Ventures 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.

Die in Tabelle [E.85](#) dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten und Finanzgarantien per 31. Dezember 2014 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

Finanzmarktrisiken

Daimler ist aufgrund seiner weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Im Rahmen der operativen Geschäftstätigkeit entstehen darüber hinaus Rohstoffpreisrisiken, die der Konzern durch derivative Finanzinstrumente teilweise absichert. Ferner unterliegt der Konzern Aktienkursrisiken im Zusammenhang mit seinen börsennotierten Beteiligungen (u.a. Nissan, Renault, BAIC Motor und Kamaz). 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).

Als Teil des Risikomanagementsystems setzt Daimler Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig die Risikoposition gegenüber Änderungen von Marktrisikofaktoren wie Wechselkursen und Zinssätzen gemessen, indem bei Vorgabe eines Konfidenzniveaus und einer Halteperiode ein potentieller Verlust berechnet wird.

Der Ermittlung des Value-at-Risk liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- potenzielle Verluste beziehen sich auf Marktwertänderungen und
- das Konfidenzniveau beträgt 99 % bei einer Halteperiode von fünf Tagen.

Daimler ermittelt den Value-at-Risk aus Wechselkurs- und aus Zinsänderungsrisiken über den Varianz-Kovarianz-Ansatz. Der Value-at-Risk-Bestimmung bei Rohstoffsicherungskontrakten liegt methodisch eine Monte-Carlo-Simulation zugrunde.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder laufzeitspezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, die dem RiskMetrics™-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowertes am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value-at-Risk an.

E.85

Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹

	Gesamt	2015	2016	2017	2018	2019	≥ 2020
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	92.492	38.150	19.445	13.698	6.994	4.226	9.979
Derivative Finanzinstrumente ³	3.359	1.858	1.095	281	79	24	22
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	10.178	10.146	32	-	-	-	-
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzungen	7.230	5.625	535	469	249	109	243
Unwiderrufliche Kreditzusagen des Segments Daimler Financial Services und der Daimler AG ⁵	1.320	786	-	249	172	113	-
Finanzgarantien ⁶	786	786	-	-	-	-	-
	115.365	57.351	21.107	14.697	7.494	4.472	10.244

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.

Bei der Monte-Carlo-Simulation werden mithilfe von Zufallszahlen mögliche Änderungen der Markttriskofaktoren über die Halteperiode hinweg generiert. Die Veränderungen der Markttriskofaktoren zielen auf eine mögliche Wertänderung des Portfolios. Eine vielfache Wiederholung des Simulationslaufes führt zu einem Verteilungsbild für die Portfoliowertänderungen. An diesem ist wiederum derjenige Portfoliowertverlust als Value-at-Risk abzulesen, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird.

In 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 und dem Euro, wovon auch die Fahrzeuglieferungen nach China betroffen sind, sowie zwischen dem britischen Pfund und dem Euro.

Im operativen Fahrzeuggeschäft entsteht das Wechselkursrisiko primär dann, wenn die Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die zugehörigen Kosten anfallen (Transaktionsrisiko). Beim Tausch der Umsatzerlöse in die Währung, in der die Kosten anfallen, kann der Fall eintreten, dass nach einer zwischenzeitlichen Währungsabwertung die getauschten Beträge die Kosten nicht mehr decken. Dieses Risiko betrifft vor allem das Segment Mercedes-Benz Cars, bei dem ein größerer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Das Segment Daimler Trucks ist ebenfalls einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, jedoch aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes nur in einem geringeren Ausmaß. Auch die Segmente Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses sind einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, das jedoch verglichen mit Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks von geringem Ausmaß ist. Darüber hinaus ist der Konzern einem indirekten Transaktionsrisiko über seine at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgesetzt.

Sofern Zahlungseingänge und Zahlungsausgänge innerhalb eines Segments in derselben Währung erfolgen, gleichen sich diese aus; dadurch kann das Wechselkursrisiko infolge von Umsatzerlösen in einer bestimmten Währung durch Kosten in derselben Währung kompensiert werden, auch wenn die zugrunde liegenden Transaktionen unabhängig voneinander abgeschlossen wurden. Somit unterliegt lediglich das Nettoexposure einem Transaktionsrisiko. Das gesamte Währungsposure des Konzerns wird zusätzlich durch natürliche Hedges reduziert, die darin bestehen, dass sich die Fremdwährungsexposures aus dem operativen Geschäft einzelner Segmente über den Konzern hinweg partiell ausgleichen. In Höhe der ausgeglichenen Position sind damit keine Absicherungsmaßnahmen nötig. Um eine weitere, natürliche Absicherung gegen das verbleibende Transaktionsrisiko zu erzielen, ist Daimler grundsätzlich bestrebt, die Auszahlungen vorzugsweise in den Währungen zu erhöhen, in denen 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 im FXCo getroffenen Entscheidungen zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Das Risk Controlling informiert den Konzernvorstand regelmäßig über die von der Treasury auf Basis der Entscheidungen des FXCo eingeleiteten Maßnahmen.

Daimler verwendet ein Referenzmodell, mit dem angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festgelegt werden. Der Absicherungshorizont ist hierbei in natürlicher Weise durch die Planungsunsicherheit weit in der Zukunft liegender Cash Flows sowie gegebenenfalls aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit geeigneter Währungskontrakte begrenzt. Die Anwendung des Modells soll den Konzern vor ungünstigen Wechselkursänderungen schützen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf Basis des Modells und je nach Markteinschätzung bestimmt das FXCo den Absicherungszeitraum – in der Regel zwischen einem und drei Jahren – sowie die durchschnittlichen Absicherungsquoten. Entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken werden die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Cash Flows in der Zukunft liegen. So wies das Währungsmanagement im Automobilgeschäft am Jahresende 2014 für das Kalenderjahr 2015 eine offene Position von 21 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar sowie eine offene Position von 23 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in britischen Pfund aus. Am Jahresende 2013 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2014 für den US-Dollar bei 35 % und für das britische Pfund bei 26 %. Die im Vergleich zum Vorjahr kleinere offene Position in US-Dollar trägt zu einer geringeren Risikoposition bezüglich der US-Dollar-Cash-Flows bei.

Die abgesicherte Währungsposition im operativen Fahrzeuggeschäft wird durch die Höhe des Bestands der derivativen Währungskontrakte mit beeinflusst; dieser setzt sich im Wesentlichen aus Fremdwährungstermingeschäften und Fremdwährungsoptionen zusammen. Die Leitlinien von Daimler sehen eine Mischung der Finanzinstrumente je nach Markteinschätzung vor. Das Wechselkursrisiko aus diesen derivativen Finanzinstrumenten wird mit dem Value-at-Risk gemessen.

Tabelle [E.86](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk der Wechselkursrisiken für die Jahre 2014 und 2013 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 [E.83](#) für die Nominalvolumina der derivativen Währungssicherungsinstrumente am Bilanzstichtag zur Absicherung zukünftiger Transaktionen.

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen im Jahr 2014 wurde im Wesentlichen durch Veränderungen im Nominalvolumen sowie durch die erhöhten Wechselkursvolatilitäten zum Jahresende bestimmt.

Aus den Liquiditätsanlagen oder -aufnahmen des Konzerns entstehen dafür grundsätzlich keine Währungsrisiken. Sollten Transaktionsrisiken im Zusammenhang mit den Liquiditätsanlagen oder den Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns an Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden diese in der Regel – gemäß einer internen Richtlinie – zum Zeitpunkt des Investments bzw. der Refinanzierung durch geeignete derivative Finanzinstrumente (z.B. Zinswährungswaps) gegen Währungsrisiken gesichert.

Dadurch dass sich Währungsrisiken aus Liquiditätsanlagen oder Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns sowie diesbezüglich eingesetzter derivativer Finanzinstrumente grundsätzlich vollständig ausgleichen, wurden diese Finanzinstrumente nicht in die dargestellte Value-at-Risk-Berechnung einbezogen.

Effekte aus der Währungsumrechnung (Translationsrisiko). Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses werden die Erträge und Aufwendungen sowie die Vermögenswerte und Schulden von Tochterunternehmen, die außerhalb der Euro-Zone ansässig sind, in Euro umgerechnet. Dadurch können Änderungen der Wechselkurse von einer Berichtsperiode zur anderen signifikante Umrechnungseffekte verursachen, z.B. in Bezug auf die Umsatzerlöse, das Segmentergebnis (EBIT) und die Vermögenswerte und Schulden des Konzerns. Im Unterschied zum Transaktionsrisiko wirkt sich das Translationsrisiko jedoch nicht zwangsläufig auf zukünftige Cash Flows aus. Das Eigenkapital des Konzerns spiegelt die wechselkursbedingten Buchwertänderungen wider. Daimler sichert sich gegen das Translationsrisiko in der Regel nicht ab.

Zinsänderungsrisiko. Daimler nutzt ein breites Spektrum von zinssensitiven Finanzinstrumenten, um die Liquiditätsanforderungen des täglichen Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinssensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten, die von Daimler Financial Services betrieben werden. Die von den Daimler Financial Services Gesellschaften mit Kunden abgeschlossenen Verträge begründen vorwiegend festverzinsliche Forderungen. Gemäß den Konzernrichtlinien werden die zinstragenden Vermögenswerte grundsätzlich kongruent hinsichtlich Zins- und Liquiditätsbindung refinanziert, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist. In ausgewählten, entwickelten Märkten verzichtet Daimler im Rahmen der Refinanzierung in eng begrenztem Umfang auf eine Fristenkongruenz in der Zinsbindung, um sich Marktchancen zu erhalten. Hierdurch entsteht für den Konzern ein Zinsänderungsrisiko; Liquiditätsrisiken werden dabei nicht eingegangen.

Im Hinblick auf die Leasing- und Finanzierungsaktivitäten wird das Zinsänderungsrisiko durch ein Asset/Liability Committee aus Vertretern des Segments Daimler Financial Services und der Treasury über Zielvorgaben für die Zinsrisikoposition gesteuert. Die Treasury ist gemeinsam mit den lokalen Daimler Financial Services Gesellschaften für die Umsetzung der festgelegten Zielvorgaben verantwortlich. Getrennt davon überprüft das Risiko Management bzw. das Controlling & Reporting von Daimler Financial Services monatlich, ob die Zielvorgaben eingehalten werden. Um die festgelegten Zielvorgaben in Bezug auf Fälligkeiten und Zinsbindung zu erreichen, setzt der Konzern auch derivative Finanzinstrumente (z.B. Zinsswaps) ein. Die Beurteilung der Zinsrisikoposition basiert entsprechend auf einer fristengerechten Gegenüberstellung der Aktiva und Passiva unter Einbeziehung der relevanten Zinsderivate.

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung des Industriegeschäfts eingesetzt. Daimler koordiniert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Tabelle [E.86](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko für die Jahre 2014 und 2013 für die zinssensitiven originären und derivativen Finanzinstrumente des Konzerns, einschließlich der Finanzinstrumente des Finanzdienstleistungsgebiets. 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 2014 für das Kalenderjahr 2015 eine offene Position von 32 % der zugrunde liegenden geplanten Rohstoffkäufe aus. Am Jahresende 2013 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2014 bei 27 %.

Tabelle [E.86](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Rohstoffpreisrisiken für die Jahre 2014 und 2013 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten. Siehe auch Tabelle [E.83](#) für die Nominalvolumina von derivativen Rohstoffpreissicherungen am Bilanzstichtag.

Der Value-at-Risk der Commodity-Derivate ist im Vergleich zum Vorjahr angestiegen. Die wesentlichen Ursachen sind die gestiegenen Preisvolatilitäten und bei Platin ein gestiegenes Nominalvolumen.

Aktienkursrisiko. Daimler besitzt überwiegend Anlagen in Aktien wie z. B. Nissan oder Renault, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden, oder at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden wie z. B. BAIC Motor oder Kamaz. Dementsprechend bezieht der Konzern diese Anlagen nicht in eine Marktrisikoanalyse ein.

E.86

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)	731	731	370	494	442	784	386	527
Zinsänderungsrisiko	36	39	30	36	37	59	28	42
Rohstoffpreisrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	38	38	25	32	24	38	24	32

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, Geländewagen, Lastkraftwagen, Transporter und Busse. Mercedes-Benz Cars vertreibt Personen- und Geländewagen der Marken Mercedes-Benz und Kleinwagen der Marke smart. Die Lastkraftwagen des Segments Daimler Trucks werden unter den Marken Mercedes-Benz, Freightliner, FUSO, Western Star, Thomas Built Buses und BharatBenz vertrieben. 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 im Wesentlichen Finanzierungs- und Leasingprodukte für Endkunden und Händler; zum Leistungsspektrum gehören auch Versicherungen, Flottenmanagement sowie Anlageprodukte und Kreditkarten sowie verschiedene Mobilitätsdienstleistungen.

Interne Steuerung und Berichterstattung. Die interne Steuerung und Berichterstattung im Daimler-Konzern basiert grundsätzlich auf den in Anmerkung 1 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS.

Der Konzern misst den Erfolg seiner Segmente anhand einer Segmentergebnisgröße, die in der internen Steuerung und Berichterstattung als »EBIT« bezeichnet wird.

Die Segmentergebnisgröße EBIT setzt sich zusammen aus dem Bruttoergebnis vom Umsatz, den Vertriebs-, den allgemeinen Verwaltungs-, den Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen, dem Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen und dem übrigen Finanzergebnis. Die Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten sind zwar in den Umsatzkosten enthalten, fließen jedoch nicht in das EBIT ein.

Erlöse zwischen den Segmenten werden weitgehend zu marktgerechten Preisen berechnet.

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte. Die Vermögenswerte der Segmente des Industriegeschäfts schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte im Zusammenhang mit Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus.

Die Segmentschulden beinhalten grundsätzlich alle Schulden. Die Schulden der Segmente des Industriegeschäfts beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

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 und Finance Leases betreffen.

Abschreibungen können neben den planmäßigen Abschreibungen auch Wertminderungen enthalten, soweit sie nicht Wertminderungen auf Geschäftswerte 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. Dies gilt ebenso für Themen, die mehr als einem berichtspflichtigen Segment zuzuordnen sind.

In der Überleitung sind auch zentral verantwortete Projekte sowie nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen enthalten. Sofern der Konzern aus strategischen Gründen Investitionen in Beteiligungen absichert, werden die damit im Zusammenhang stehenden finanziellen Vermögenswerte und Ergebniseffekte grundsätzlich nicht den Segmenten zugeordnet.

Informationen über geographische Regionen. Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswertes angegeben.

Mercedes-Benz Cars. Im Segment Mercedes-Benz Cars wirkte sich im Jahr 2014 die Restrukturierung des konzern-eigenen Vertriebs mit 81 Mio. € aus (siehe auch Anmerkung 5). Darüber hinaus beinhaltet das Segmentergebnis von Mercedes-Benz Cars im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen eine Wertminderung von 30 (2013: 174) Mio. € auf eine Beteiligung aus dem Bereich der alternativen Antriebe.

Daimler Trucks. Daimler Trucks hat im Januar 2013 Personalanpassungen in Deutschland und Brasilien beschlossen, die im Jahr 2014 weitergeführt wurden. Aus diesen Maßnahmen sowie aus der Restrukturierung des konzerneigenen Vertriebs entstanden im Jahr 2014 Aufwendungen von 165 (2013: 116) Mio. €. Im Jahr 2014 führten die Optimierungsprogramme zu einem Zahlungsmittelabfluss von 170 (2013: 50) Mio. € (siehe auch Anmerkung 5).

Mercedes-Benz Vans. Im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen des Segments Mercedes-Benz Vans ist im Jahr 2014 eine Wertaufholung von 61 (2013: 0) Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert an FBAC enthalten. Darüber hinaus wirkten Aufwendungen aus der Restrukturierung des konzern-eigenen Vertriebs mit 17 Mio. €.

Daimler Buses. Im Jahr 2014 entstanden bei Daimler Buses Aufwendungen für die unter Daimler Trucks beschriebenen Maßnahmen sowie für die Restrukturierung des konzerneigenen Vertriebs von insgesamt 14 Mio. €. In den Aufwendungen des Vorjahrs von 39 Mio. € waren Effekte aus den Optimierungsprogrammen in Westeuropa und Nordamerika enthalten (siehe auch Anmerkung 5).

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.

Tabelle [E.87](#) zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2014 und 2013.

E.87

Segmentinformationen

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
2014								
Außenumsatzerlöse								
Außenumsatzerlöse	70.899	30.302	9.601	4.155	14.915	129.872	–	129.872
Konzerninterne Umsatzerlöse	2.685	2.087	367	63	1.076	6.278	-6.278	–
Umsatzerlöse gesamt	73.584	32.389	9.968	4.218	15.991	136.150	-6.278	129.872
Segmentergebnis (EBIT)								
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	103	-1	63	1	-15	151	746	897
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-247	-70	-20	-11	-4	-352	-1	-353
Segmentvermögenswerte	51.950	20.181	5.895	3.562	105.454	187.042	2.593	189.635
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	936	545	97	8	30	1.616	678	2.294
Segmentschulden	34.811	12.131	4.349	2.622	97.837	151.750	-6.699	145.051
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	10.949	1.896	1.004	507	9.899	24.255	10	24.265
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	1.238	77	115	13	20	1.463	–	1.463
davon Sachinvestitionen	3.621	788	304	105	23	4.841	3	4.844
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte ¹	4.562	1.435	452	225	3.368	10.042	15	10.057
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	1.086	284	93	15	20	1.498	–	1.498
davon Abschreibungen auf Sachanlagen ¹	2.446	766	197	75	14	3.498	3	3.501

1 Beinhaltet Wertminderungen auf Sachanlagen von 93 Mio. € im Zusammenhang mit der geplanten Veräußerung ausgewählter Standorte des konzernreinen Vertriebsnetzes. Davon entfallen 64 Mio. € auf Mercedes-Benz Cars, 13 Mio. € auf Daimler Trucks, 14 Mio. € auf Mercedes-Benz Vans und 2 Mio. € auf Daimler Buses.

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
2013								
Außenumsatzerlöse								
Außenumsatzerlöse	61.883	29.431	9.021	4.044	13.603	117.982	-	117.982
Konzerninterne Umsatzerlöse	2.424	2.042	348	61	919	5.794	-5.794	-
Umsatzerlöse gesamt	64.307	31.473	9.369	4.105	14.522	123.776	-5.794	117.982
Segmentergebnis (EBIT)								
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-127	69	3	1	1	-53	3.398	3.345
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-57	-20	-8	-3	-5	-93	-2	-95
Segmentvermögenswerte	46.752	21.105	5.578	3.256	89.370	166.061	2.457	168.518
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	706	2.109	2	6	13	2.836	596	3.432
Segmentschulden	28.917	11.005	3.987	2.403	82.774	129.086	-3.931	125.155
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten								
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	11.110	1.960	1.196	384	8.301	22.951	70	23.021
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	1.533	166	189	6	38	1.932	-	1.932
davon Sachinvestitionen	3.710	839	288	76	19	4.932	43	4.975
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	3.857	1.457	375	200	2.824	8.713	35	8.748
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	961	316	65	23	11	1.376	-	1.376
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	1.972	784	151	72	14	2.993	-1	2.992

E.88

Überleitung auf die Konzernwerte

	2014	2013
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	9.997	7.666
Ergebnis aus dem Abgang der Beteiligung an RRPSh	1.006	-
At-equity bewertete Finanzinvestitionen		
Neubewertung der Beteiligung an Tesla	718	-
Neubewertung und Veräußerung der Beteiligung an EADS	-	3.397
Übriges Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	28	1
Sonstige zentrale Posten	-1.039	-331
Eliminierungen	42	82
Konzern-EBIT	10.752	10.815
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten ²	-9	-4
Zinserträge	145	212
Zinsaufwendungen	-715	-884
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.173	10.139
Summe Segmentvermögenswerte	187.042	166.061
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ³	678	596
Vermögenswerte aus Ertragsteuern ⁴	4.028	1.939
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ⁴	13.886	14.560
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-15.999	-14.638
Konzern-Vermögenswerte	189.635	168.518
Summe Segmentschulden	151.750	129.086
Schulden aus Ertragsteuern ⁴	47	61
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ⁴	9.661	11.551
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-16.407	-15.543
Konzern-Schulden	145.051	125.155

1 Beinhaltet im Wesentlichen das anteilige Ergebnis aus der Beteiligung an BAIC Motor.

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

3 Beinhaltet im Wesentlichen den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor.

4 Industriegeschäft

Überleitungen. Die Überleitungen der Segmentgrößen auf die jeweiligen in den Abschlüssen enthaltenen Größen ergeben sich aus Tabelle [E.88](#).

Sonstige zentrale Posten in der Überleitung von der Summe der Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT. In den Sonstigen zentralen Posten sind im Jahr 2014 Aufwendungen im Zusammenhang mit dem laufenden Kartellverfahren der EU-Kommission bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern von 600 Mio. € sowie weitere Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren enthalten. Darüber hinaus beinhaltet der Posten die Aufwendungen aus der Absicherung des Aktienkurses von Tesla von 212 (2013: 0) Mio. € und den Ertrag aus dem Verkauf der Anteile an Tesla von 88 (2013: 0) Mio. € sowie die Aufwendungen aus der Bewertung der RRPSh Put-Option von 118 (2013: 60) Mio. €. Im Vorjahr ist ein Verlust im Zusammenhang mit dem Verkauf der restlichen EADS-Anteile von 140 Mio. € ausgewiesen, der im Übrigen Finanzergebnis berichtet wurde.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

Regionen. Die Außenumsätze und langfristigen Vermögenswerte nach Regionen sind in Tabelle [E.89](#) dargestellt.

E.89

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

	Umsatzerlöse 2014	Umsatzerlöse 2013	Langfristige Vermögenswerte 2014	Langfristige Vermögenswerte 2013
in Millionen €				
Westeuropa	43.722	41.123	40.519	38.371
davon Deutschland	20.449	20.227	32.882	32.070
USA	33.310	28.597	18.161	14.839
Sonstige amerikanische Länder	9.550	10.168	2.778	2.496
Asien	29.446	24.481	1.859	1.667
davon China	13.294	10.705	79	41
Sonstige Länder	13.844	13.613	2.282	1.954
	129.872	117.982	65.599	59.327

34. Kapitalmanagement

Die Grundlage für das Kapitalmanagement im Daimler-Konzern stellen die »Net Assets« und der »Value Added« dar. Die Ermittlung der Konzern-Net-Assets erfolgt über die Vermögenswerte und die Schulden der Segmente nach IFRS. Die industriellen Segmente sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung des Segments Daimler Financial Services erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals. Die Kapitalbindung des Konzerns beinhaltet zusätzlich die Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige zentrale Posten und Eliminierungen.

Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet. Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals und sind in Tabelle [E.90](#) dargestellt.

Die auf die durchschnittlichen Net Assets des Konzerns anfallenden Kapitalkosten fließen in den Value Added ein. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft und damit Wert schafft. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets, und damit der Kapitalkostensatz, wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für ihr investiertes Kapital erwarten. Bei der Ermittlung der Kapitalkosten des Konzerns werden die Kapitalkostensätze des Eigenkapitals sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten und Pensionsverpflichtungen des Industriegeschäfts berücksichtigt; darüber hinaus werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds des Industriegeschäfts mit umgekehrten Vorzeichen einbezogen. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz, der für die interne Kapitalsteuerung verwendet wird, bei 8 % nach Steuern.

Das Ziel des Kapitalmanagements ist die Steigerung des Value Added unter anderem durch die Optimierung der Kapitalkosten. Dies wird zum einen durch die in der operativen Verantwortung der Segmente liegende Optimierung der Net Assets, unter anderem des Working Capital, gewährleistet. Darüber hinaus wird die Kapitalstruktur, und damit einhergehend der Kapitalkostensatz, unter Berücksichtigung gesetzlicher Regelungen kosten- und risikooptimal ausgestaltet. Beispiele hierfür sind unter anderem ein ausgewogenes Verhältnis von Eigen- und Fremdkapital sowie ein angemessener, an den operativen Erfordernissen orientierter Bestand an Liquidität.

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 wie in Tabelle [E.91](#) dargestellt.

E.90

Durchschnittliche Net Assets

	2014	2013
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars	17.114	16.658
Daimler Trucks	9.313	10.571
Mercedes-Benz Vans	1.742	1.547
Daimler Buses	982	1.068
Daimler Financial Services ¹	7.154	6.607
Net Assets der Segmente	36.305	36.451
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ²	618	638
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	2.700	2.479
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen ³	1.156	1.080
Net Assets Daimler-Konzern	40.779	40.648

1 Eigenkapital

2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet

3 Industriegeschäft

E.91

Ergebnis je Aktie

	2014	2013
in Millionen €		
Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG – unverwässert	6.962	6.842
Verwässerungseffekte im Konzernergebnis	–	–
Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG – verwässert	6.962	6.842
in Millionen Aktien		
Gewogener Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien – unverwässert	1.069,8	1.068,8
Verwässerungseffekt durch Stock Options	–	0,3
Gewogener Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien – verwässert	1.069,8	1.069,1

36. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Als nahe stehende Personen oder Unternehmen werden assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen, gemeinschaftliche Tätigkeiten und nicht konsolidierte Tochterunternehmen bezeichnet sowie Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik des Daimler-Konzerns ausüben. Letztere umfassen alle Personen in Schlüsselpositionen sowie deren nahe Familienangehörige. Im Daimler-Konzern sind dies die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats.

Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftliche Tätigkeiten und ist in Tabelle **E.92** dargestellt.

Assoziierte Unternehmen. Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns sowie Forderungen des Konzerns auf die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC). Im Dezember 2013 haben die Anteilseigner von BBAC eine Dividendenzahlung beschlossen, von der 101 Mio. € auf Daimler entfallen. Die entsprechende Forderung ist in der Tabelle **E.92** enthalten. Wie in Anmerkung 13 beschrieben, hat BAIC Motor im dritten Quartal 2013 seinen Anteil am gemeinsamen Joint Venture BBAC über eine Kapitalerhöhung um 1% auf 51% erhöht. Als Ergebnis dieser Transaktion ist der Anteil von Daimler an BBAC auf 49% gesunken und BBAC wurde als assoziiertes Unternehmen eingestuft; bis zum Ende des dritten Quartals 2013 wurde das Unternehmen als Gemeinschaftsunternehmen ausgewiesen.

Ferner bestehen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen mit Rolls-Royce Power Systems AG (RRPS), die ein Tochterunternehmen der RRPSH ist.

Die in Tabelle **E.92** ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group). MBtech Group entwickelt, integriert und erprobt weltweit Komponenten, Systeme, Module und Fahrzeuge.

Gemeinschaftsunternehmen. Die Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen betreffen im Vorjahr überwiegend die Geschäftsbeziehungen mit BBAC (vgl. Ausführungen dazu unter assoziierten Unternehmen). Daneben entfallen wesentliche Umfänge der erbrachten Lieferungen und Leistungen auf die Fujian Benz Automotive Co. Ltd. (FBAC) sowie auf die zusammen mit Kamaz OAO, einem weiteren assoziierten Unternehmen des Konzerns, gegründeten Gemeinschaftsunternehmen Mercedes-Benz Trucks Vostok OOO und Fuso Kamaz Trucks Rus Ltd. Bis zum Ende des ersten Quartals 2013 entfielen zudem wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen auf die Mercedes-Benz Österreich Vertriebsgesellschaft, die Fahrzeuge und Ersatzteile des Konzerns vertreibt und im März 2013 zusammen mit weiteren Gesellschaften von der Pappas-Gruppe vollständig erworben wurde.

Im Zusammenhang mit seiner 45-%igen Eigenkapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH hat Daimler Garantien ausgegeben, die in Tabelle **E.92** nicht enthalten sind (100 Mio. € zum 31. Dezember 2014 und 100 Mio. € zum 31. Dezember 2013).

Gemeinschaftliche Tätigkeiten. In den gemeinschaftlichen Tätigkeiten werden insbesondere wesentliche Geschäftsbeziehungen mit der Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. (BMBS) ausgewiesen, die Beratungs- und weitere Dienstleistungen im Zusammenhang mit Marketing, Verkauf und Vertrieb auf dem chinesischen Markt erbringt.

Erläuterungen zur Geschäftstätigkeit der wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie der wesentlichen Transaktionen im Jahr 2014 finden sich in Anmerkung 13.

Zuwendungen zu Planvermögen. In den Jahren 2014 und 2013 leistete der Konzern Zuwendungen an die ausgelagerten Fonds zur Deckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen von 3.121 Mio. € und 560 Mio. €. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 22.

E.92

Geschäftsbeziehungen mit nahe stehenden Personen und Unternehmen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen 31. Dezember 2014		Verbindlichkeiten 31. Dezember 2014	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	2.433	1.184	316	417	764	713	65	61
davon BBAC	2.093	1.685	28	54	726	569	16	12
Gemeinschaftsunternehmen	646	1.986 ¹	134	165 ¹	195	191	6	4
Gemeinschaftliche Tätigkeiten	25	48	221	225	44	43	22	50

¹ Enthält bis zum 30. September 2013 Geschäftsbeziehungen mit BBAC.

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 2014 aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats kann Tabelle [↗ E.93](#) entnommen werden.

Die in Tabelle [↗ E.93](#) dargestellten Aufwendungen im Zusammenhang mit der variablen Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung resultierten aus der fortlaufenden Bewertung aller ausgegebenen und noch nicht fällig gewordenen Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) mit dem jeweils beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag. Im Vorjahr war zudem die Bewertung der im Jahr 2004 gewährten Stock Options mit dem inneren Wert berücksichtigt. Diese Rechte wurden von den Mitgliedern des Vorstands im Jahr 2013 vollständig ausgeübt. Den aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden im Jahr 2014 insgesamt 153.912 (2013: 251.359) Stück virtuelle Aktien im Rahmen des PPSP gewährt; der beizulegende Zeitwert dieser virtuellen Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 10,1 (2013: 10,9) Mio. €. Nach Maßgabe des § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB wurden dem Vorstand somit Gesamtbezüge, ohne Dienstzeitaufwendungen aus Versorgungsansprüchen, von 29,9 (2013: 32,1) Mio. € gewährt. Zusätzliche Informationen zur aktienorientierten Vergütung der Vorstandsmitglieder können Anmerkung 21 entnommen werden.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für ihre Gremientätigkeiten ausschließlich kurzfristig fällige Leistungen. Ausgenommen davon sind die Vergütungen und sonstigen Leistungen der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus ihren Arbeitsverträgen. Für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeiten der Mitglieder des Aufsichtsrats, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, wurden in den Jahren 2013 und 2014 keine Vergütungen gewährt.

Es wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder bzw. Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Die im Jahr 2014 gewährten Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 16,8 (2013: 14,6) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie ihrer Hinterbliebenen betrugen am 31. Dezember 2014 insgesamt 263,0 (2013: 217,0) Mio. €.

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des geprüften Konzernlageberichts ist, dargestellt.

[Lagebericht ab Seite 118](#)

E.93

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

	2014	2013
in Millionen €		
Bezüge des Vorstands		
Fixe Vergütungskomponente	8,2	9,1
Kurzfristig variable Vergütungskomponente	5,8	6,1
Mittelfristig variable Vergütungskomponente	6,2	6,6
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung	20,7	40,6
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen)	2,8	2,5
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	-
	43,7	64,9
Bezüge des Aufsichtsrats	3,6	3,0
	47,3	67,9

38. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Daimler AG haben in der Hauptversammlung am 9. April 2014 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer gewählt. Die Honorare der KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie der Gesellschaften des weltweiten KPMG-Verbunds für Dienstleistungen sind in Tabelle [E.94](#) dargestellt.

Die Honorare für Abschlussprüfungen betreffen die Prüfung des Konzernabschlusses und der Jahresabschlüsse der Daimler AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen verbundenen Unternehmen. Die Honorare für sonstige Bestätigungsleistungen umfassen insbesondere die prüferische Durchsicht der Zwischenabschlüsse nach IFRS von 5 (2013: 5) Mio. € sowie die Honorare im Zusammenhang mit der Prüfung des internen Kontrollsystems von 3 (2013: 3) Mio. €. Darüber hinaus sind vor allem projektbegleitende Prüfungen im Rahmen der Einführung von IT-Systemen, Bestätigungsleistungen im Zusammenhang mit Kapitalmarktmaßnahmen, sonstige Bestätigungsleistungen und in geringem Umfang freiwillige Prüfungen enthalten.

E.94

Honorare des Abschlussprüfers

	2014	2013
in Millionen €		
Abschlussprüfung	24	24
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	10	10
Sonstige Bestätigungsleistungen	14	13
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	10	10
Steuerberatung	2	2
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1	2
Sonstige Leistungen	4	3
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	4	2
	44	42

E.95

Drittunternehmen

Name der Gesellschaft	Renault SA ²	Nissan Motor Company Ltd. ³
Sitz der Gesellschaft	Boulogne-Billancourt, Frankreich	Tokio, Japan
Höhe des Anteils (in %) ¹	3,1	3,1
Eigenkapital (in Millionen €) ⁴	22.837	30.464
Ergebnis (in Millionen €) ⁴	586	2.896

1 Zum 31. Dezember 2014.

2 Angaben auf Basis des IFRS-Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 1. Januar bis 31. Dezember 2013.

3 Angaben auf Basis des landesrechtlichen Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr 1. April 2013 bis 31. März 2014.

4 Angaben ohne nicht beherrschende Anteile.

Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Daimler AG bereitet jährlich eine Empfehlung zur Wahl eines von ihm als unabhängig klassifizierten Abschlussprüfers vor. Die Wahl dieses unabhängigen Prüfers erfolgt danach durch die Hauptversammlung der Daimler AG auf Grundlage der Empfehlung des Aufsichtsrats. Nach erfolgter Bestellung des Abschlussprüfers durch den Aufsichtsrat genehmigt der Prüfungsausschuss die Bedingungen, den Umfang sowie das Honorar für die Abschlussprüfungsleistungen, für die prüferische Durchsicht der Zwischenabschlüsse sowie die Prüfung des internen Kontrollsystems.

Für alle sonstigen zulässigen Bestätigungs- und Dienstleistungen (sog. Nicht-Prüfungsleistungen) hat der Prüfungsausschuss einen Genehmigungsprozess zur Überwachung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers implementiert, der die Grundsätze und Verfahren einer Vorabgenehmigung von Nicht-Prüfungsleistungen mittels eines klar definierten Dienstleistungskatalogs regelt.

39. Zusätzliche Angaben

Deutscher Corporate Governance Kodex. Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Daimler AG haben eine Erklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite von Daimler unter  <http://www.daimler.com/unternehmen/corporate-governance/erklaerungen-des-unternehmens/entsprechenserklarung> dauerhaft zugänglich gemacht.

Drittunternehmen. Tabelle [E.95](#) enthält eine Übersicht über die wesentlichen Drittunternehmen im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex, an denen der Konzern eine Beteiligung hält.

Anteilsbesitz. In Tabelle [E.96](#) wird der Anteilsbesitz der Daimler AG gemäß den §§ 285 und 313 HGB dargestellt. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis sowie die Angabe von Beteiligungen im Sinne des § 285 Nr. 11 Hs. 4 HGB bzw. § 313 Abs. 2 Nr. 4 Satz 2 HGB unterbleiben, soweit sie nach § 286 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 HGB bzw. § 313 Abs. 2 Nr. 4 Satz 3 für die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Daimler AG von untergeordneter Bedeutung sind. Zudem zeigt die Aufstellung die Tochterunternehmen, die die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB in Anspruch nehmen (Fußnote 7). Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der Daimler AG der befreende Konzernabschluss.

E.96**Anteilsbesitz der Daimler AG**

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
I. Konsolidierte Tochterunternehmen					
Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.	Atlantis Industria, Republik Südafrika	100,00	-	-	
Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A.	São Paulo, Brasilien	100,00	440	40	
Belerofonte Empreendimentos Imobiliários Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
BlackStar InvestCo LLC	Wilmington, USA	100,00	653	587	
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 Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	-	-	
car2go Deutschland GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	6	-11	
car2go Europe GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	75,00	72	-13	
car2go Italia S.R.L.	Mailand, Italien	100,00	-	-	
car2go N.A. LLC	Wilmington, USA	100,00	21	-18	
car2go Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	-	-	
car2go Österreich GmbH	Wien, Österreich	100,00	-	-	
car2go Sverige AB	Kista, Schweden	100,00	-	-	
car2go UK Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
CARS Technik & Logistik GmbH	Wiedemar, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
CLIDET NO 1048 (Proprietary) Limited	Centurion, Republik Südafrika	100,00	-	-	
Conemaugh Hydroelectric Projects, Inc.	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Coventry Lane Holdings, L.L.C.	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
DAF Investments, Ltd.	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler AC Leasing, d.o.o.	Ljubljana, Slowenien	52,00	-	-	
Daimler 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 Buses North America Ltd.	Mississauga, Kanada	100,00	-	-	
Daimler Buses North Carolina LLC	Oriskany, USA	100,00	-	-	
Daimler Canada Finance Inc.	Montreal, Kanada	100,00	203	1	11
Daimler Canada Investments Company	Halifax, Kanada	100,00	-	-	
Daimler Capital Services LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler Colombia S. A.	Bogota D.C., Kolumbien	100,00	-	-	
Daimler Export and Trade Finance GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Daimler Finance North America LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Daimler Financial Services AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	1.715	-	7, 8, 10
Daimler Financial Services India Private Limited	Chennai, Indien	100,00	-	-	
Daimler Financial Services Japan Co., Ltd.	Kawasaki, Japan	100,00	55	11	10
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	1	-	7, 8, 10
Daimler Fleet Management Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	-	-	
Daimler Fleet Management South Africa (Pty.) Ltd.	Centurion, Republik Südafrika	65,00	29	10	
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	-	-	7, 8
Daimler Greater China Ltd.	Peking, VR China	100,00	889	245	
Daimler India Commercial Vehicles Private Limited	Chennai, Indien	100,00	177	-164	12
Daimler Insurance Agency LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler Insurance Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
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	27	-10	10
Daimler Investments US Corporation	Montvale, USA	100,00	15.163	-54	11
Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	3.445	-	7, 8
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	387	56	11
Daimler Motors Investments LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	833	3	11
Daimler North America Corporation	Montvale, USA	100,00	5.308	827	11

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Daimler North America Finance Corporation	Newark, USA	100,00	36.917	342	11
Daimler Northeast Asia Parts Trading and Services Co., Ltd.	Peking, VR China	100,00	85	20	
Daimler Parts Brand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Daimler Re Brokers GmbH	Bremen, Deutschland	74,90	-	-	7, 8
Daimler Re Insurance S.A. Luxembourg	Luxemburg, Luxemburg	100,00	-	-	
Daimler Real Estate GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Daimler Retail Receivables LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
DAIMLER SERVICIOS CORPORATIVOS MEXICO S. DE R.L. DE C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	-	-	
Daimler South East Asia Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	119	38	11
Daimler Trucks and Buses (China) Ltd.	Peking, VR China	100,00	-	-	
Daimler Trucks Canada Ltd.	Mississauga, Kanada	100,00	60	15	11
Daimler Trucks Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	-	-	
Daimler Trucks North America LLC	Portland, USA	100,00	2.035	1.013	11
Daimler Trucks Remarketing Corporation	Portland, USA	100,00	-	-	
Daimler Trust Holdings LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler Trust Leasing Conduit LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler Trust Leasing LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	599	115	
Daimler Vans Hong Kong Limited	Hongkong, VR China	67,55	-	-	
Daimler Vans Manufacturing, LLC	Ladson, USA	100,00	-	-	
Daimler Vans USA, LLC	Montvale, USA	100,00	-	-	
Daimler Vehículos Comerciales Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	-	-	
Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	8.815	-	7, 8
Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	3.697	-	7, 8
Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Daimspain S.L.	Madrid, Spanien	100,00	1.620	39	
Daiproco Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	-	-	
DCS UTI LLC, Mercedes Series	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Detroit Diesel Corporation	Detroit, USA	100,00	182	158	11
Detroit Diesel Remanufacturing LLC	Detroit, USA	100,00	60	17	11
Detroit Diesel Remanufacturing Mexicana, S. de R.L. de C.V.	Toluca, Mexiko	100,00	-	-	
Detroit Diesel-Allison de Mexico, S. de R.L. de C.V.	San Juan Ixtacala, Mexiko	100,00	-	-	
Deutsche Accumotive GmbH & Co. KG	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	-	-	7
EHG Elektroholding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	1.130	-	7, 8
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 Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	-	-	
EvoBus Danmark A/S	Kooge, Dänemark	100,00	-	-	
EvoBus France S.A.S.	Sarcelles, Frankreich	100,00	-	-	
EvoBus GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	173	-	7, 8
EvoBus Ibérica, S.A.	Sámano, Spanien	100,00	-	-	
EvoBus Italia S.p.A.	Bomporto, Italien	100,00	-	-	
EvoBus Nederland B.V.	Nijkerk, Niederlande	100,00	-	-	
EvoBus Polska Sp. z o.o.	Wolica, Polen	100,00	-	-	
EvoBus Portugal, S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	-	-	
EvoBus Sverige AB	Vetlanda, Schweden	100,00	-	-	
Freightliner Custom Chassis Corporation	Gaffney, USA	100,00	35	70	11
Freightliner Holding Ltd.	Calgary, Kanada	100,00	51	18	11
Freightliner Ltd.	Portland, USA	100,00	62	-16	11
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 1 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	1.769	27	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 3 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 4 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	340	4	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 5 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	584	20	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 6 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	7

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Beta OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	271	1	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Delta OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	420	1	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Epsilon OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	325	1	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 1 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	1.002	2	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 2 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 3 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	145	15	7, 9
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Henne-Unimog GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	7
Henne-Unimog GmbH	Kirchheim-Heimstetten, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Intelligent Apps GmbH	Hamburg, Deutschland	100,00	-	-	
Intrepid Insurance Company	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Invema Assessoria Empresarial Ltda	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
Koppieview Property (Pty) Ltd	Zwartkop, Republik Südafrika	100,00	-	-	
Li-Tec Battery GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
MBarc Credit Canada Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	-	-	
MBV Projektmanagement AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
MDC Power GmbH	Kölleda, Deutschland	100,00	8	-	7, 8
MDC Technology GmbH	Arnstadt, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd	Brixworth, Vereinigtes Königreich	100,00	106	11	
Mercedes-AMG GmbH	Affalterbach, Deutschland	100,00	21	-	7, 8
Mercedes-Benz – Aluguer de Veículos, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	-	-	
Mercedes-Benz (China) Ltd.	Peking, VR China	75,00	1.920	1.501	
Mercedes-Benz (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	171	103	
Mercedes-Benz (Yangzhou) Parts Distribution Co., Ltd.	Yangzhou, VR China	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Accessories GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5	-	7, 8
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekt Franken KG	Schönefeld, Deutschland	90,00	-	-	4, 9
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekt Germersheim Betriebsvorrichtungen OHG	Schönefeld, Deutschland	99,00	-	-	4, 6, 9
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekt Germersheim KG	Schönefeld, Deutschland	99,00	-	-	4, 6
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekt Südwest KG	Schönefeld, Deutschland	99,00	-	-	4, 6
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekte Baden-Baden und Dresden OHG	Düsseldorf, Deutschland	100,00	-	-	4, 9
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekte Leipzig und Magdeburg KG	Düsseldorf, Deutschland	100,00	-	-	4
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekt Rhein-Main OHG	Schönefeld, Deutschland	90,00	-	-	4
Mercedes-Benz Antwerpen N.V.	Antwerpen, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	182	66	10
Mercedes-Benz Asia GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	395	51	11
Mercedes-Benz Auto Finance Ltd.	Peking, VR China	100,00	475	36	
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2013-A	Wilmington, USA	0,00	-	-	4
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2013-B	Wilmington, USA	0,00	-	-	4
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2014-A	Wilmington, USA	0,00	-	-	4
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2012-1	Wilmington, USA	0,00	-	-	4
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2013-1	Wilmington, USA	0,00	-	-	4
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2014-1	Wilmington, USA	0,00	-	-	4
Mercedes-Benz Bank AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	1.416	-	8, 10
Mercedes-Benz Bank Polska S.A.	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Bank Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	90	17	10
Mercedes-Benz Bank Service Center GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Banking Service GmbH	Saarbrücken, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Mercedes-Benz Belgium Luxembourg S.A.	Brüssel, Belgien	100,00	93	23	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
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	27	59	
Mercedes-Benz Capital Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	-	-	
Mercedes-Benz CharterWay España, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz CharterWay Gesellschaft mit beschränkter Haftung	Berlin, Deutschland	100,00	1	-	7, 8, 10
Mercedes-Benz CharterWay S.A.S.	Le Chesnay, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz CharterWay S.r.l.	Trento, 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 Corretora de Seguros Ltda	São Paulo, Brasilien	99,98	-	-	
Mercedes-Benz Côte d'Azur SAS	Villeneuve-Loubet, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz CPH A/S	Horsholm, Dänemark	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.	Budapest, Ungarn	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Dealer Bedrijven B.V.	The Hague, Niederlande	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Desarrollo de Mercados, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	-	-	
Mercedes-Benz do Brasil Assessoria Comercial Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	786	-155	
Mercedes-Benz Drogenbos N.V.	Drogenbos, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Espana, S.A.	Alcobendas, Spanien	99,96	402	60	
Mercedes-Benz Finance China Ltd.	Hongkong, VR China	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Finance Co., Ltd.	Tokio, Japan	90,00	144	18	
Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	134	28	11
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	184	63	11
Mercedes-Benz Financial Services Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	64	13	
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	234	15	
Mercedes-Benz Financial Services Hellas Vehicle Sales and Rental SA	Kifissia, Griechenland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Hong Kong Ltd.	Hongkong, VR China	80,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Italia SpA	Rom, Italien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	80,00	107	13	10
Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	72	21	11
Mercedes-Benz Financial Services New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Portugal – Instituição Financeira de Crédito S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	72	14	
Mercedes-Benz Financial Services Singapore Ltd.	Singapur, Singapur	85,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	75,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Centurion, Republik Südafrika	100,00	119	18	
Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	405	97	10
Mercedes-Benz Financial Services USA LLC	Farmington Hills, USA	100,00	1.781	349	11
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	167	51	
Mercedes-Benz Försljnings AB	Malmö, Schweden	100,00	-	-	
Mercedes-Benz France S.A.S.	Montigny le Bretonneux, Frankreich	100,00	320	29	
Mercedes-Benz Gent N.V.	Gent, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.	Brackley, Vereinigtes Königreich	60,00	-112	-99	
Mercedes-Benz Hellas S.A.	Kifissia, Griechenland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Hong Kong Limited	Hongkong, VR China	100,00	61	26	
Mercedes-Benz India Private Limited	Pune, Indien	100,00	123	24	12
Mercedes-Benz Insurance Broker SRL	Bukarest, Rumänien	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
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	189	40	
Mercedes-Benz Japan Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	341	33	10
Mercedes-Benz Korea Limited	Seoul, Südkorea	51,00	146	73	
Mercedes-Benz Leasing (Thailand) Co., Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd.	Peking, VR China	100,00	16	-12	
Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A.	Barueri, Brasilien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	36	-	7, 8, 10
Mercedes-Benz Leasing Hrvatska d.o.o.	Zagreb, Kroatien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing IFN 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	-	-	7, 8
Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	14	-	7, 8
Mercedes-Benz Luxembourg S.A.	Luxemburg, Luxemburg	90,00	-	-	
Mercedes-Benz Lyon S.A.S.	Lyon, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Malaysia Sdn. Bhd.	Kuala Lumpur, Malaysia	51,00	32	43	
Mercedes-Benz Manhattan, Inc.	New York, USA	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Manufacturing (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	Kecskemét, Ungarn	100,00	229	64	11
Mercedes-Benz Master Owner Trust	Wilmington, USA	0,00	-	-	4
Mercedes-Benz Mexico, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	15	12	
Mercedes-Benz Milano S.p.A.	Mailand, Italien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Minibus GmbH	Dortmund, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Mercedes-Benz Molsheim S.A.S.	Molsheim, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	179	11	10
Mercedes-Benz New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	34	11	
Mercedes-Benz Ninove N.V.	Ninove, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Paris SAS	Le Port-Marly, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Polska Sp. z.o.o	Warschau, Polen	100,00	51	17	
Mercedes-Benz Portugal, S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	88	19	
Mercedes-Benz Renting, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc.	Sunnyvale, USA	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Retail Group UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	98	22	
Mercedes-Benz Retail, S.A.	Madrid, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Risk Solutions South Africa (Pty.) Ltd.	Centurion, Republik Südafrika	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Roma S.p.A.	Rom, Italien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Romania S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Russia SAO	Moskau, Russische Föderation	100,00	169	21	10
Mercedes-Benz Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	157	62	
Mercedes-Benz Service Leasing SRL	Bukarest, Rumänien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Services Correduria de Seguros, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Services Malaysia Sdn Bhd	Petaling Jaya, Malaysia	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Servizi Assicurativi Italia S.p.A.	Rom, Italien	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, Republik Südafrika	100,00	652	38	
Mercedes-Benz Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	39	10	
Mercedes-Benz Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	51,00	118	61	
Mercedes-Benz Technical Center Nederland B.V.	Nijkerk, Niederlande	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Türk A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	930	244	11
Mercedes-Benz U.S. International, Inc.	Vance, USA	100,00	163	38	11
Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	213	-20	
Mercedes-Benz USA, LLC	Montvale, USA	100,00	236	196	11
Mercedes-Benz V.I. Lille SAS	Vendeville, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz V.I. Lyon SAS	Géna, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz V.I. Paris Ile de France SAS	Herblay, Frankreich	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Mercedes-Benz V.I. Toulouse SAS	Fenouillet, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Vietnam Ltd.	Ho Chi Minh City, Vietnam	70,00	42	12	
Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Waterloo S.A.	Waterloo, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Wavre S.A.	Wavre, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Wemmel N.V.	Wemmel, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Wholesale Receivables LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
MFTA Canada, Inc.	Toronto, Kanada	100,00	-	-	
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	Kawasaki, Japan	89,29	614	218	10
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	Logan Township, USA	100,00	-	-	
MITSUBISHI TRUCKS EUROPE – Sociedade Europeia de Automóveis, S.A.	Tramagal, Portugal	100,00	-	-	
moovel GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	12	-	7, 8
Multistate LIHTC Holdings III Limited Partnership	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
MVSA COMPANY, INC.	Jacksonville, USA	100,00	-	-	
myTaxi Iberia SL	Barcelona, Spanien	100,00	-	-	
N.V. Mercedes-Benz Aalst	Erembodegem, Belgien	100,00	-	-	
N.V. Mercedes-Benz Mechelen	Mechelen, Belgien	100,00	-	-	
NuCellSys GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	-	-	
ogotrac S.A.S.	Paris, Frankreich	100,00	-	-	
Outer Drive Holdings LLC	Detroit, USA	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	-	-	
Renting del Pacífico S.A.C.	Lima, Peru	100,00	-	-	
RideScout LLC	Austin, USA	100,00	-	-	
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Bryanston, Republik 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 S.A.	Luxemburg, Luxemburg	0,00	-	-	4
smart France S.A.S.	Hambach, Frankreich	100,00	53	30	11
smart Vertriebs gmbh	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Starexport Trading S.A.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	301	3	
Sterling Truck Corporation	Portland, USA	100,00	-538	-2	11
Suffolk Leasing, Inc.	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Sumperská správa majetku k.s.	Prag, Tschechische Republik	100,00	-	-	
Taunus-Auto-Verkaufs GmbH	Wiesbaden, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Thomas Built Buses of Canada Limited	Woodstock, Kanada	100,00	-	-	
Thomas Built Buses, Inc.	High Point, USA	100,00	63	29	11
Tróia Empreendimentos Imobiliários Ltda	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
Trona Cogeneration Corporation	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Western Star Trucks Sales, Inc	Portland, USA	100,00	-	-	
3218095 Nova Scotia Company	Halifax, Kanada	100,00	-	-	
6353 Sunset Boulevard, Inc.	Hollywood, USA	100,00	-	-	

II. Nicht konsolidierte Tochterunternehmen²

AEG do Brasil Produtos Eletricos e Eletronicos Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
AEG Olympia Office GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Anota Fahrzeug Service- und Vertriebsgesellschaft mbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	8
AutomotiveTraining & Consulting GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Brefa Bremsen- und Fahrzeugdienst AG (in Liquidation)	Niederzier, Deutschland	100,00	-	-	6
Cúspide GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Daimler AG & Co. Anlagenverwaltung OHG	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	-	-	9
Daimler Culture Development Co., Ltd.	Peking, VR China	50,00	-	-	4
Daimler Financial Services UK Trustees Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Daimler FleetBoard UK Ltd.	Tamworth, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Daimler Group Services Berlin GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	8
Daimler Group Services Madrid, S.A.	San Sebastián de los Reyes, Spanien	100,00	-	-	
Daimler Group Services Philippines, Inc.	Cebu City, Philippinen	99,99	-	-	
Daimler Grund Services GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	7, 8
Daimler International Assignment Services USA, LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Daimler IT Retail GmbH	Böblingen, Deutschland	100,00	-	-	8
Daimler Middle East & Levant FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	-	-	
Daimler Mitarbeiter Wohnfinanz GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Daimler Protics GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Daimler Purchasing Coordination Corp.	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler Starmark A/S	Horsholm, Dänemark	100,00	-	-	
Daimler TSS GmbH	Ulm, Deutschland	100,00	-	-	8
Daimler UK Share Trustee Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Daimler UK Trustees Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Daimler Unterstützungskasse GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	1.181	-61	5, 14
Deméter Empreendimentos Imobiliários Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
Deutsche Accumotive Verwaltungs-GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	-	-	
EvoBus Reunion S. A.	Le Port, Frankreich	94,33	-	-	
EvoBus Russland OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	-	-	
Fünfte Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Gemini-Tur Excursões Passagens e Turismo Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	9
Taunus-Auto-Verkaufs-GmbH & Co. OHG					
Lapland Car Test Aktiebolag	Arvidsjaur, Schweden	100,00	-	-	
Legend Investments Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchteile Center	Neuhausen auf den Fildern, Deutschland	100,00	-	-	8
MB Relationship Marketing S.r.l.	Mailand, Italien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Adm. Consorcios Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	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 G GmbH	Raaba, Österreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz GastroService GmbH	Gaggenau, Deutschland	100,00	-	-	8
Mercedes-Benz Hungária Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Museum GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Mercedes-Benz Österreich GmbH	Salzburg, Österreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Project Consult GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited	Bangalore, Indien	100,00	24	10	
Mercedes-Benz Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	51,00	-	-	
Mercedes-Benz Solihull Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Srbija i Crna Gora d.o.o.	Belgrad, Serbien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Venezuela S.A.	Valencia, Venezuela	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Vertriebsgesellschaft mbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	8
MercedesService Card Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinostheim, Deutschland	51,00	-	-	
MercedesService Card GmbH & Co. KG	Kleinostheim, Deutschland	51,00	-	-	
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	-	-	
MORA Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG	Grünwald, Deutschland	100,00	-	-	4
MYTAXI POLSKA SPÓŁKA Z OGRODZENIEM ODPOWIĘDZIALNOŚCI	Warschau, Polen	100,00	-	-	
myTaxi Swiss GmbH	Zürich, Schweiz	100,00	-	-	
myTaxi UG	Hamburg, Deutschland	100,00	-	-	
myTaxi UK Ltd.	London, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
myTaxi USA Inc.	Washington D.C., USA	100,00	-	-	
NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
PABCO Co., Ltd.	Ebina, Japan	100,00	-	-	
Porcher & Meffert Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Stuttgart OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	
R.T.C. Management Company Limited	Bicester, Vereinigtes Königreich	88,89	-	-	
Ring Garage AG Chur	Chur, Schweiz	100,00	-	-	
Russ & Janot GmbH	Erfurt, Deutschland	100,00	-	-	8
Ruth Verwaltungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
SelectTrucks Comércio de Veículos Ltda	Mauá, Brasilien	100,00	-	-	
Sieble Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Star Assembly SRL	Sebes, Rumänien	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Star Egypt For Import LLC	Kairo, Ägypten	99,50	-	-	
STAR TRANSMISSION SRL	Cugir, Rumänien	100,00	-	-	
STARKOM d.o.o.	Maribor, Slowenien	100,00	-	-	
T.O.C. (Schweiz) AG	Schlieren, Schweiz	51,00	-	-	
Vermögensverwaltungsgesellschaft Daimler Atlanta mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Woking Motors Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Zweite Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
III. At-equity bewertete Tochterunternehmen					
Auto Testing Company, Inc.	Laredo, USA	100,00	-	-	
Círculo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentinien	71,30	-	-	
DRIVEtest LLC	Laredo, USA	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Capital Services NV	Brüssel, Belgien	100,00	-	-	
MBtech Auto Testing Properties L.L.C.	Laredo, USA	100,00	-	-	
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, VR China	50,00	660	23	10
FKT Holding GmbH	Wien, Österreich	50,00	-	-	
Fujian Benz Automotive Co., Ltd.	Fuzhou, VR China	50,00	-	-	
Mercedes-Benz Trucks Vostok Holding GmbH	Wien, Österreich	50,00	-	-	
Polomex, S.A. de C.V.	Garcia, Mexiko	26,00	-	-	
SelecTrucks of Atlanta LLC	McDonough, USA	50,00	-	-	
SelecTrucks of Houston LLC	Houston, USA	50,00	-	-	
SelecTrucks of Los Angeles LLC	Fontana, USA	50,00	-	-	
SelecTrucks of Omaha LLC	Council Bluffs, USA	50,00	-	-	
Shenzhen BYD Daimler New Technology Co., Ltd.	Shenzhen, VR China	50,00	193	-10	10
TASIAP GmbH	Stuttgart, Deutschland	60,00	-	-	
Toll Collect GbR	Berlin, Deutschland	45,00	-	-	
Toll Collect GmbH	Berlin, Deutschland	45,00	490	-129	13
VI. At-equity bewertete assoziierte Unternehmen					
BAIC Motor Corporation Ltd.	Peking, VR China	10,08	-	-	
Beijing Benz Automotive Co., Ltd.	Peking, VR China	49,00	1.895	310	11
Blacklane GmbH	Berlin, Deutschland	17,13	-	-	
FlixBus GmbH	München, Deutschland	5,68	-	-	
FUSO LAND TRANSPORT Co.Ltd.	Kawasaki, Japan	21,67	-	-	
KAMAZ OAO	Naberezhnye Chelny, Russische Föderation	15,00	-	-	
Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Yokohama, Japan	43,83	-	-	
MBtech Group GmbH & Co. KGaA	Sindelfingen, Deutschland	35,00	-	-	
MV Agusta Motor S.p.A.	Varese, Italien	25,00	-	-	
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayama City, Japan	50,00	-	-	
P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors	Jakarta, Indonesien	18,00	-	-	
P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing	Jakarta, Indonesien	32,28	-	-	
VII. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen²					
ADA Abgaszentrum der Automobilindustrie GbR	Weissach, Deutschland	25,00	-	-	9
BDF IP Holdings Ltd.	Burnaby, Kanada	33,00	-	-	
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.	Peking, VR China	51,00	-	-	
carpooling.com GmbH	München, Deutschland	37,32	-	-	
COBUS Industries GmbH	Wiesbaden, Deutschland	40,82	-	-	
Egyptian-German Automotive Co. (EGA) S.A.E.	6th of October City, Ägypten	26,00	-	-	
Esslinger Wohnungsbau GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	26,57	-	-	
European Center for Information and Communication Technologies – EICT GmbH	Berlin, Deutschland	20,00	-	-	
EvoBus Hungária Kereskedelmi Kft.	Budapest, Ungarn	33,33	-	-	
Gottapark, Inc.	San Francisco, USA	18,15	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	18,37	-	-	
INPRO Innovationsgesellschaft für fortgeschrittene Produktionssysteme in der Fahrzeugindustrie mbH	Berlin, Deutschland	20,00	-	-	
Institut für angewandte Systemtechnik Bremen GmbH	Bremen, Deutschland	26,25	-	-	
Juffali Industrial Products Company	Jeddah, Saudi-Arabien	0,00	-	-	3
Lackzentrum Bielefeld GmbH	Bielefeld, Deutschland	33,33	-	-	
Laureus World Sports Awards Limited	London, Vereinigtes Königreich	50,00	-	-	
MBtech Verwaltungs-GmbH	Sindelfingen, Deutschland	35,00	-	-	
Mercedes-Benz Buses Central Asia GmbH	Stuttgart, Deutschland	50,00	-	-	
Mercedes-Benz Lackzentrum Dresden GmbH	Dresden, Deutschland	36,00	-	-	
Mercedes-Benz Starmark I/S	Vejle, Dänemark	50,00	-	-	
MFTB Taiwan Co., Ltd.	Taipei, Taiwan	33,40	-	-	
Motor Coach Holdings, LP	New York, USA	10,00	-	-	
National Automobile Industry Company Ltd.	Jeddah, Saudi-Arabien	26,00	-	-	
Omuta Unso Co., Ltd.	Omuta, Japan	33,51	-	-	
PDB – Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR	Ingolstadt, Deutschland	20,00	-	-	9
Reva SAS	Cunac, Frankreich	34,00	-	-	
smart-BRABUS GmbH	Bottrop, Deutschland	50,00	-	-	
STARCAM s.r.o.	Most, Tschechische Republik	51,00	-	-	
tiramizoo GmbH	München, Deutschland	13,86	-	-	
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki, Japan	28,20	-	-	

1 Beteiligung gemäß § 16 AktG

2 Wegen ihrer insgesamt untergeordneten Bedeutung für den Konzernabschluss werden diese Unternehmen nicht konsolidiert bzw. nicht at-equity bewertet.

3 Gemeinschaftlich beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände

4 Beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände

5 Beherrschender Einfluss auf die Anlage der Vermögenswerte. Keine Konsolidierung der Vermögenswerte aufgrund vertraglicher Gestaltung.

6 In Liquidation

7 Inanspruchnahme der Befreiung gemäß § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB

8 Ergebnisabführungsvertrag mit Daimler AG (direkt/indirekt)

9 Daimler AG ist unbeschränkt haftender Gesellschafter

10 Jahresabschluss 2013

11 Jahresabschluss nach IFRS

12 Abschluss 01.04.2013 – 31.03.2014

13 Abschluss 01.09.2013 – 31.08.2014

14 Abschluss 01.11.2012 – 31.10.2013

Wir verfolgen eine nachhaltige und solide Dividendenpolitik.

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 1. April 2015 deshalb vorschlagen, die Dividende auf 2,45 (i. V. 2,25) € pro Aktie zu erhöhen. Damit unterstreichen wir auch unsere Zuversicht bezüglich der künftigen Geschäftsentwicklung.

F | Weitere Informationen.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	284
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	285
Zehnjahresübersicht	286
Glossar	288
Stichwortverzeichnis	289
Grafik- und Tabellenverzeichnis	290
Internationale Konzernrepräsentanzen	292

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 13. Februar 2015



Dieter Zetsche



Wolfgang Bernhard



Christine Hohmann-Dennhardt



Ola Källenius



Wilfried Porth



Hubertus Troska



Bodo Uebber



Thomas Weber

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers.

Vermerk zum Konzernabschluss. Wir haben den beigefügten Konzernabschluss der Daimler AG, Stuttgart, und ihrer Tochtergesellschaften – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Gesamtergebnisrechnung, Konzernbilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals und Konzernanhang – für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2014 geprüft.

Verantwortung des Vorstands für den Konzernabschluss. Der Vorstand der Daimler AG ist verantwortlich für die Aufstellung dieses Konzernabschlusses. Diese Verantwortung umfasst, dass dieser Konzernabschluss in Übereinstimmung mit den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Absatz 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften aufgestellt wird und unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Der Vorstand ist auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die er als notwendig erachtet, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Verantwortung des Abschlussprüfers. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Konzernabschluss abzugeben. Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Abschlussprüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Konzernabschluss frei von wesentlichen falschen Darstellungen ist.

Eine Abschlussprüfung umfasst die Durchführung von Prüfungs-handlungen, um Prüfungsnachweise für die im Konzernabschluss enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßem Ermessen des Abschlussprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Abschlussprüfer das interne Kontrollsyste m, das relevant ist für die Aufstellung eines Konzernabschlusses, der ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsyste ms des Konzerns abzugeben. Eine Abschlussprüfung umfasst auch die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden und der Vertretbarkeit der vom Vorstand ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamt-darstellung des Konzernabschlusses.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Prüfungsurteil. Gemäß § 322 Absatz 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des Konzernabschlusses zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Absatz 1 HGB 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 2014 sowie der Ertragslage für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr.

Vermerk zum zusammengefassten Lagebericht. Wir haben den beigefügten Konzernlagebericht der Daimler AG, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2014 geprüft. Der Vorstand der Daimler AG ist verantwortlich für die Aufstellung dieses zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den nach § 315a Absatz 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit § 317 Absatz 2 HGB und unter Beachtung der für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach ist die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der zusammengefasste Lagebericht mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Abschlussprüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt.

Gemäß § 322 Absatz 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des zusammengefassten Lageberichts zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung des Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts gewonnenen Erkenntnisse steht der zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Stuttgart, den 13. Februar 2015

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Becker
Wirtschaftsprüfer



Dr. Thümller
Wirtschaftsprüfer

Zehnjahresübersicht.

F.01

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
€-Werte in Millionen										
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung										
Umsatz	95.209	99.222	101.569	98.469	78.924	97.761	106.540	114.297	117.982	129.872
Personalaufwand ^{1,2}	24.650	23.574	20.256	15.066	13.928	16.454	17.424	18.002	18.753	19.607
Forschungs- und Entwicklungsleistungen ³ davon aktivierte Entwicklungskosten	3.928 591	3.733 715	4.148 990	4.442 1.387	4.181 1.285	4.849 1.373	5.634 1.460	5.644 1.465	5.489 1.284	5.680 1.148
EBIT ²	2.873	4.992	8.710	2.730	-1.513	7.274	8.755	8.820	10.815	10.752
EBIT in % des Umsatzes ²	3,0	5,0	8,6	2,8	-1,9	7,4	8,2	7,7	9,2	8,3
Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentliches Ergebnis ²	2.426	4.902	9.181	2.795	-2.298	6.628	8.449	8.116	10.139	10.173
Net Operating Profit ² in % der Net Assets (RONA) ²	4.834 10,0	4.032 8,3	4.123 10,5	1.370 4,4	-2.102 -6,6	5.120 17,5	6.240 19,9	7.302 19,6	9.173 22,6	7.678 18,8
Konzernergebnis ²	4.215	3.783	3.985	1.414	-2.644	4.674	6.029	6.830	8.720	7.290
Konzernergebnis je Aktie (€) ²	4,09	3,66	3,83	1,41	-2,63	4,28	5,32	6,02	6,40	6,51
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€) ²	4,08	3,64	3,80	1,40	-2,63	4,28	5,31	6,02	6,40	6,51
Dividendensumme	1.527	1.542	1.928	556	0	1.971	2.346	2.349	2.407	2.621
Dividende je Aktie (€)	1,50	1,50	2,00	0,60	0,00	1,85	2,20	2,20	2,25	2,45
Aus der Bilanz										
Sachanlagen	35.295	32.747	14.650	16.087	15.965	17.593	19.180	20.599	21.779	23.182
Vermietete Gegenstände	34.236	36.949	19.638	18.672	18.532	19.925	22.811	26.058	28.160	33.050
Sonstige langfristige Vermögenswerte ²	76.200	67.507	39.686	42.077	40.044	41.309	45.023	48.947	48.138	56.258
Vorräte	19.699	18.396	14.086	16.805	12.845	14.544	17.081	17.720	17.349	20.864
Liquide Mittel	8.063	8.409	15.631	6.912	9.800	10.903	9.576	10.996	11.053	9.667
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	54.519	53.626	31.403	31.672	31.635	31.556	34.461	38.742	42.039	46.614
Bilanzsumme ²	228.012	217.634	135.094	132.225	128.821	135.830	148.132	163.062	168.518	189.635
Eigenkapital ²	35.957	37.346	38.230	32.730	31.827	37.953	41.337	39.330	43.363	44.584
davon: Gezeichnetes Kapital	2.647	2.673	2.766	2.768	3.045	3.058	3.060	3.063	3.069	3.070
Eigenkapitalquote Konzern (%) ²	15,1	16,5	26,9	24,3	24,7	26,5	26,3	22,7	24,3	22,1
Eigenkapitalquote im Industriegeschäft (%) ²	23,7	27,1	43,7	42,7	42,6	45,8	46,4	39,8	43,4	40,8
Langfristige Schulden ²	96.823	90.452	47.998	47.313	49.456	44.738	51.940	65.016	66.047	78.077
Kurzfristige Schulden ²	95.232	89.836	48.866	52.182	47.538	53.139	54.855	58.716	59.108	66.974
Nettoliquidität im Industriegeschäft	8.016	9.861	12.912	3.106	7.285	11.938	11.981	11.508	13.834	16.953
Net Assets im Durchschnitt ²	48.313	48.584	39.187	31.466	31.778	29.338	31.426	37.521	40.648	40.779

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
€-Werte in Millionen										
Aus der Kapitalflussrechnung¹										
Investitionen in Sachanlagen	6.480	5.874	4.247	3.559	2.423	3.653	4.158	4.827	4.975	4.844
Abschreibungen	7.363	7.169	4.146	3.023	3.264	3.364	3.575	4.067	4.368	4.999
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	11.032	14.337	7.146	-786	10.961	8.544	-696	-1.100	3.285	-1.274
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-10.237	-15.857	26.479	-4.812	-8.950	-313	-6.537	-8.864	-6.829	-2.709
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-1.284	2.396	-25.204	-2.915	1.057	-7.551	5.842	11.506	3.855	2.274
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.423	2.679	7.637	-3.915	2.706	5.432	989	1.452	4.842	5.479
Börsenkennzahlen										
Jahresendkurs (€)	43,14	46,80	66,50	26,70	37,23	50,73	33,92	41,32	62,90	68,97
Durchschnittliche Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	1.014,7	1.022,1	1.037,8	957,7	1.003,8	1.050,8	1.066,0	1.066,8	1.068,8	1.069,8
Durchschnittliche Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	1.017,7	1.027,3	1.047,3	959,9	1.003,8	1.051,5	1.067,1	1.067,1	1.069,1	1.069,8
Rating										
Langfristiges Credit Rating										
Standard & Poor's	BBB	BBB	BBB+	A-	BBB+	BBB+	BBB+	A-	A-	A-
Moody's	A3	Baa1	A3	A3						
Fitch	BBB+	BBB+	A-	A-	BBB+	BBB+	A-	A-	A-	A-
DBRS	A (low)	A (low)								

Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)	296.109	277.771	271.704	274.330	258.628	258.120	267.274	274.605	275.384	279.857
--	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	---------	----------------

1 Bis 3. August 2007 einschließlich Chrysler.

2 Werte für das Jahr 2012 wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst.

3 Der Wert für das Jahr 2013 wurde aufgrund von Umgliederungen innerhalb der Funktionskosten angepasst.

Glossar.

BlueEFFICIENCY. Effizienzpakete zur Kraftstoffeinsparung. Dazu gehören innermotorische Maßnahmen, Karosserie-Gewichtseinsparungen, Leichtlaufreifen, Aerodynamik-Optimierungen, die ECO Start-Stopp-Funktion und Weiteres. So kann der Kraftstoffverbrauch um mehr als 20% gesenkt werden.

BLUETEC. Kombination innermotorischer Maßnahmen zur Verringerung von Emissionen mit einer Abgasnachbehandlung. Durch eine optimierte Verbrennung wird die Effizienz von Dieselmotoren bei Pkw und Nutzfahrzeugen erhöht, und ein SCR-Katalysator reduziert den Schadstoffausstoß.

BRIC. Die Abkürzung BRIC steht für die Anfangsbuchstaben der vier Staaten Brasilien, Russland, Indien und China.

Compliance. Unter Compliance verstehen wir die Einhaltung 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 diskutiert. Die Gestaltung der Corporate Governance der Daimler AG wird vom deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht bestimmt.

CSR – Corporate Social Responsibility. Sammelbegriff für die von Unternehmen wahrgenommene gesellschaftliche Verantwortung, die ökonomische, ökologische und soziale Aspekte einbezieht.

EBIT. Das EBIT (Earnings before Interest and Taxes) stellt die operative Ergebnisgröße vor Steuern dar.  vgl. S. 82 ff.

Equity-Methode. Methode zur Bilanzierung und Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie Gemeinschaftsunternehmen.

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.  vgl. S. 76

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.

NEFZ – Neuer Europäischer Fahrzyklus. In Europa angewandtes Messverfahren zur objektiven Bewertung des Kraftstoffverbrauchs von Fahrzeugen.

Net Assets. Die Net Assets stellen das gebundene Kapital des Konzerns sowie der industriellen Geschäftsfelder dar. Die für Daimler Financial Services relevante Kapitalbasis ist das Eigenkapital.  vgl. S. 76

Stichwortverzeichnis.

Net Operating Profit. Der Net Operating Profit stellt die für die Erfolgsmessung des Konzerns relevante operative Ergebnisgröße nach Steuern dar.

Rating. Einschätzung der Bonität eines Unternehmens, die durch Ratingagenturen vergeben wird.

Richtlinie für integres Verhalten. In der »Richtlinie für integres Verhalten«, die seit November 2012 gültig ist, werden die bei Daimler geltenden Verhaltensgrundsätze und Leitlinien für das tägliche Handeln festgeschrieben. Fairness, Verantwortung und die Achtung von Gesetzen und Rechten sind dabei wesentliche Prinzipien.

ROE – Return on Equity. Zur Beurteilung der Rentabilität von Daimler Financial Services wird auf die Eigenkapitalrendite (ROE) abgestellt. Der ROE ist definiert als Quotient aus EBIT und Eigenkapital.

ROS – Return on Sales. Zur Beurteilung der Rentabilität der industriellen Geschäftsfelder wird auf die Umsatzrendite (ROS) abgestellt. Die Umsatzrendite ist definiert als Quotient aus EBIT und Umsatz.

Value-at-Risk. Misst für ein gegebenes Portfolio den potenziellen künftigen Verlust (bezogen auf den Marktwert), der in einer bestimmten Periode und mit einer bestimmten Wahrscheinlichkeit nicht überschritten wird.

Value Added (Wertbeitrag). Der Value Added gibt an, um wie viel die operative Ergebnisgröße die Kapitalkosten übersteigt. Bei einem positiven Value Added liegt die Kapitalrendite über dem Kapitalkostensatz. ☰ vgl. S. 75f.

Absatz	79 f., 154, 160, 165, 168
Aktie	60 ff., 129 f.
Anleihen	63, 93
Autonomes Fahren	14 ff., 106
Bestätigungsvermerk	285
Brennstoffzelle	106
Cash Flow	89 ff., 99 f., 195
Change-of-Control	130 f.
CO₂-Reduzierung	104 ff.
Compliance	179 f.
Corporate Governance	49, 174 ff.
Dividende	61, 86
EBIT	82 ff.
Effizienzprogramme	66, 149, 154, 160 f., 165, 168
Eigenkapital	95 ff., 100, 230 ff.
Eigenkapitalrendite – Return on Equity	84
Ergebnis je Aktie (EPS)	82 ff.
Ertragslage	82 ff., 98 f.
Ertragsteuern	84 ff., 99, 215 ff.
Finanzergebnis	84 ff., 99, 214
Geschäftswerte	204 ff.
Hauptversammlung	62, 188 f.
Hybrid	4 ff., 104 ff.
Integrität	179 f.
Investitionen	92 f., 150
Investor Relations	63
Konsolidierungskreis	211 ff.
Konzernergebnis	83 ff., 193
Nachhaltigkeit	101 ff.
Net Assets	86 f.
Pensionsverpflichtungen	88 f., 97, 234 ff.
Portfolioveränderungen	74 f.
Rating	94
Richtlinie für integres Verhalten	179 f., 182
Segmentberichterstattung	264 ff.
Strategie	64 ff.
Umsatz	81, 154, 160, 165, 168, 171, 212
Umsatzrendite –	
Return on Sales	76, 83 f., 154, 160, 165, 168, 171
Value Added	86 f.
Verbindlichkeiten	89 ff., 242 ff.
Vergütungssystem	118 ff.

Grafik- und Tabellenverzeichnis.

Umschlag

Wichtige Kennzahlen	Umschlag vorne
Geschäftsfelder	Umschlag vorne
Zahlen und Fakten 2014	Umschlag vorne
Daimler weltweit	Umschlag hinten

Daimler am Kapitalmarkt

A.01 Entwicklung der Daimler-Aktie und wichtiger Börsenindizes	60
A.02 Kennzahlen je Aktie	60
A.03 Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2014	61
A.04 Börsenkursentwicklung (indiziert)	61
A.05 Kennzahlen der Daimler-Aktie	62
A.06 Börsendaten der Daimler-Aktie	62
A.07 Aktionärsstruktur am 31.12. 2014 nach Aktionärsgruppen	62
A.08 Aktionärsstruktur am 31.12. 2014 nach Regionen	62

Ziele und Strategie

A.09 Strategische Wachstumsfelder	65
A.10 Sachinvestitionen 2015 – 2016	69
A.11 Sachinvestitionen	69
A.12 Forschungs- und Entwicklungsleistungen 2015 – 2016	69
A.13 Forschungs- und Entwicklungsleistungen	69

Grundlagen des Konzerns

B.01 Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern	72
B.02 Daimler-Konzernstruktur 2014	73
B.03 Berechnung des Value Added	75
B.04 Kapitalkostensatz	76

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

B.05 Wirtschaftswachstum	77
B.06 Automobilmärkte weltweit	78
B.07 Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars	79
B.08 Absatzstruktur Daimler Trucks	79
B.09 Marktanteile	80
B.10 Konzernumsatz nach Regionen	81
B.11 Umsatz nach Geschäftsfeldern	81

Ertragslage

B.12 EBIT nach Segmenten	82
B.13 Ergebnisentwicklung	83
B.14 Sonderfaktoren im EBIT	83
B.15 Umsatzrendite (Return on Sales)	83
B.16 Eigenkapitalrendite (Return on Equity)	84
B.17 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	84
B.18 Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern	84
B.19 Dividende je Aktie	86
B.20 Überleitung zum Net Operating Profit	86
B.21 Value Added	86
B.22 Net Assets (Durchschnitt)	87
B.23 Net Assets (Nettovermögen) des Daimler-Konzerns zum Jahresende	87

Finanzlage

B.24 Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung	89
B.25 Free Cash Flow des Industriegeschäfts	90
B.26 Netto-Liquidität des Industriegeschäfts	90
B.27 Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns	91
B.28 Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen (Nominalwerte)	91
B.29 Sachinvestitionen	92
B.30 Sachinvestitionen nach Geschäftsfeldern	92
B.31 Refinanzierungsinstrumente	93
B.32 Benchmarkemissionen	93
B.33 Rating	94

Vermögenslage

B.34 Verkürzte Konzernbilanz	95
B.35 Bilanzstruktur Daimler-Konzern	96

Daimler AG

B.36 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG	99
B.37 Bilanzstruktur der Daimler AG	100

Nachhaltigkeit

B.38 Forschungs- und Entwicklungsleistungen	103
B.39 Forschungs- und Entwicklungsleistungen nach Geschäftsfeldern	103
B.40 Der Weg zur emissionsfreien Mobilität	104
B.41 Intelligente Betriebsstrategie: Betriebsarten	105
B.42 Autonomes Fahren mit dem Highway Pilot	107
B.43 CO ₂ -Emissionen im Durchschnitt der Pkw-Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Cars in der EU	109
B.44 CO ₂ -Emissionen	109
B.45 Mitarbeiter am 31.12.2014 nach Regionen	111
B.46 Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern	111
B.47 Spenden und Sponsoring im Jahr 2014	114

Vergütungsbericht

B.48 Vorstandsvergütung 2014	121
B.49 Geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	121
B.50 Individuelle Versorgungsansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte der Vorstandsmitglieder	123
B.51 Gewährte Zuwendungen	124 – 125
B.52 Zufluss	126 – 127
B.53 Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats	128

Risiko- und Chancenbericht

B.54 Beurteilung Eintrittswahrscheinlichkeit/ Mögliche Ausmaß	132
B.55 Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen	135
B.56 Unternehmensspezifische Risiken/Chancen	140
B.57 Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen	142

Geschäftsfelder

C.01 Mercedes-Benz Cars	154
C.02 Absatz Mercedes-Benz Cars	154
C.03 Daimler Trucks	160
C.04 Absatz Daimler Trucks	160
C.05 Mercedes-Benz Vans	165
C.06 Absatz Mercedes-Benz Vans	165
C.07 Daimler Buses	168
C.08 Absatz Daimler Buses	168
C.09 Daimler Financial Services	171

Corporate Governance

D.01 Governance-Struktur	183
--------------------------	-----

Konzernabschluss

E.01 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	192
E.02 Konzern-Gesamtergebnisrechnung	193
E.03 Konzernbilanz	194
E.04 Konzern-Kapitalflussrechnung	195
E.05 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	196

Tabellen E.06 bis E.96 im Konzernanhang

☞ vgl. Inhaltsübersicht S. 191

Weitere Informationen

F.01 Zehnjahresübersicht	286
--------------------------	-----

Internationale Konzernrepräsentanzen.

Ägypten, Kairo

Tel. +20 2 2529 9110
Fax +20 2 2529 9105

Indonesien, Jakarta

Tel. +62 21 3000 3600
Fax +62 21 2351 9600

Polen, Warschau

Tel. +48 22 312 7200
Fax +48 22 312 7201

Thailand, Bangkok

Tel. +66 2614 8800
Fax +66 2676 5550

Argentinien, Buenos Aires

Tel. +54 11 4808 8719
Fax +54 11 4808 8702

Italien, Rom

Tel. +39 06 4144 2405
Fax +39 06 4121 9097

Portugal, Mem Martins

Tel. +351 21 9257 050
Fax +351 21 9257 051

Tschechien, Prag

Tel. +42 0 2710 77705
Fax +42 0 2710 77702

Australien, Melbourne

Tel. +61 39 566 6644
Fax +61 39 566 6210

Japan, Tokio

Tel. +81 44330 7071
Fax +81 44330 5831

Rumänien, Bukarest

Tel. +40 21 2004 500
Fax +40 21 2004 670

Türkei, Istanbul

Tel. +90 212 867 3330
Fax +90 212 867 4518

Belgien/Luxemburg, Brüssel

Tel. +32 2 724 1315
Fax +32 2 724 1558

Kanada, Toronto

Tel. +1 416 847 7500
Fax +1 416 425 0598

Russland, Moskau

Tel. +7 495 745 2616
Fax +7 495 745 2614

Ungarn, Kecskemét

Tel. +36 7630 6040
Fax +49 711 17 790 06040

Brasilien, São Paulo

Tel. +55 11 4173 7171
Fax +55 11 4173 7118

Kolumbien, Bogotá

Tel. +57 1 4236 700
Fax +57 1 4124 016

Schweiz, Schlieren

Tel. +41 44 755 8800
Fax +41 44 755 8242

USA, Washington

Tel. +1 202 649 4501
Fax +1 202 649 4503

China, Peking

Tel. +86 10 8417 3452
Fax +86 10 8417 3523

Korea, Seoul

Tel. +82 2 6456 2556
Fax +82 2 6456 2599

Singapur, Singapur

Tel. +65 6849 8321
Fax +65 6849 8493

Venezuela, Valencia

Tel. +58 241 3008 110
Fax +58 241 8341 199

Deutschland, Berlin

Tel. +49 30 2594 1111
Fax +49 30 2594 1109

Kroatien, Zagreb

Tel. +385 1 344 1251
Fax +385 1 344 1258

Skandinavien, Malmö

Tel. +46 40 679 7214
Fax +46 40 143 988

Vereinigte Arabische

Emirate, Dubai
Tel. +97 14 8075 202
Fax +97 14 8833 201

Frankreich, Paris

Tel. +33 1 3005 8595
Fax +33 1 3005 9276

Malaysia, Kuala Lumpur

Tel. +603 2246 8811
Fax +603 2246 8812

Slowakei, Bratislava

Tel. +42 1 2492 94900
Fax +42 1 2492 94904

Vietnam, Ho-Chi-Minh-Stadt

Tel. +848 3588 9100
Fax +848 3895 8714

Griechenland, Kifissia

Tel. +30 210 629 6700
Fax +30 210 629 6710

Mexiko, Mexico City

Tel. +52 55 4155 2880
Fax +52 55 4155 2805

Spanien, Madrid

Tel. +34 91 484 6161
Fax +34 91 484 6019

Großbritannien,

Milton Keynes
Tel. +44 190 8245 940
Fax +44 190 8245 802

Niederlande, Utrecht

Tel. +31 3024 7 1258
Fax +31 3024 7 1610

Südafrika, Pretoria

Tel. +27 43 7062 100
Fax +27 43 7062 202

Indien, Pune

Tel. +91 2135 673 800
Fax +91 2135 673 951

Österreich, Salzburg

Tel. +43 662 447 8212
Fax +43 662 447 8334

Taiwan, Taipeh

Tel. +886 2 2715 9696
Fax +886 2 2719 2776

Internet, Informationen, Adressen.

Informationen im Internet. Spezielle Informationen rund um die Aktie und die Ergebnisentwicklung finden Sie über unsere Website daimler.com in der Rubrik Investor Relations. Dort sind Geschäfts- und Zwischenberichte sowie Einzelabschlüsse der Daimler AG abrufbar. Darüber hinaus erhalten Sie dort aktuelle Meldungen, Präsentationen, diverse Kennzahlenübersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote.

 daimler.com/investor

Publikationen für unsere Aktionäre:

Geschäftsbericht
(deutsch, englisch)

Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal
(deutsch und englisch)

Nachhaltigkeitsbericht
(deutsch und englisch)

Broschüre: Unternehmensprofil
(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
www.daimler.mobi

Investor Relations
Tel. +49 711 17 95277
+49 711 17 92261
+49 711 17 95256
Fax +49 711 17 94075
ir.dai@daimler.com

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
Mercedesstr. 137
70327 Stuttgart
Deutschland
www.daimler.com
www.daimler.mobi