

DAIMLER



Geschäftsbericht 2013.

Wichtige Kennzahlen.

Daimler-Konzern

	2013	2012	2011	13/12
€-Werte in Millionen				Veränd. in %
Umsatz	117.982	114.297	106.540	+3 ¹
Westeuropa	41.123	39.377	39.387	+4
davon Deutschland	20.227	19.722	19.753	+3
NAFTA	32.925	31.914	26.026	+3
davon USA	28.597	27.233	22.222	+5
Asien	24.481	25.126	22.643	-3
davon China	10.705	10.782	11.093	-1
Übrige Märkte	19.453	17.880	18.484	+9
Beschäftigte (31.12.)	274.616	275.087	271.370	-0
Sachinvestitionen	4.975	4.827	4.158	+3
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	5.385	5.644	5.634	-5
davon aktiviert	1.284	1.465	1.460	-12
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	4.842	1.452	989	+233
EBIT ²	10.815	8.820	8.755	+23
Wertbeitrag (Value Added) ²	5.921	4.300	3.726	+38
Konzernergebnis ²	8.720	6.830	6.029	+28
Ergebnis je Aktie (in €) ²	6,40	6,02	5,32	+6
Dividendensumme	2.407	2.349	2.346	+2
Dividende je Aktie (in €)	2,25	2,20	2,20	+2

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzaufstieg um 7%.

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

Titelmotiv: Die neue Mercedes-Benz S-Klasse.

Die S-Klasse ist nicht nur die technologische Speerspitze von Mercedes-Benz, sondern auch Schrittmacher der gesamten automobilen Entwicklung. Komfort und Sicherheit verschmelzen zu »INTELLIGENT DRIVE«. Das Spitzenmodell von Mercedes-Benz bietet eine Vielzahl bahnbrechender Innovationen, die nun schrittweise auch in anderen Mercedes-Benz Fahrzeugen zum Einsatz kommen. Darüber hinaus haben wir mit dem Anlauf der neuen S-Klasse die Produktionsprozesse im Werk Sindelfingen umfassend optimiert. Sie leistet damit einen wichtigen Beitrag zu Wachstum und Effizienz.

Daimler-Geschäftsfelder >
Daimler im Überblick >

Geschäftsfelder.

	2013	2012	2011	13/12
€-Werte in Millionen				Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars				
EBIT ¹	4.006	4.391	5.192	-9
Umsatz	64.307	61.660	57.410	+4
Umsatzrendite (in %) ¹	6,2	7,1	9,0	.
Sachinvestitionen	3.710	3.495	2.724	+6
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	3.751	3.863	3.733	-3
davon aktiviert	1.063	1.125	1.051	-6
Absatz (Einheiten)	1.565.563	1.451.569	1.381.416	+8
Beschäftigte (31.12.)	96.895	98.020	99.091	-1
Daimler Trucks				
EBIT ¹	1.637	1.695	1.876	-3
Umsatz	31.473	31.389	28.751	+0
Umsatzrendite (in %) ¹	5,2	5,4	6,5	.
Sachinvestitionen	839	989	1.201	-15
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.140	1.197	1.321	-5
davon aktiviert	79	180	251	-56
Absatz (Einheiten)	484.211	461.954	425.756	+5
Beschäftigte (31.12.)	79.020	80.519	77.295	-2
Mercedes-Benz Vans				
EBIT ¹	631	543	835	+16
Umsatz	9.369	9.070	9.179	+3
Umsatzrendite (in %) ¹	6,7	6,0	9,1	.
Sachinvestitionen	288	223	109	+29
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	321	371	358	-13
davon aktiviert	139	137	126	+1
Absatz (Einheiten)	270.144	252.418	264.193	+7
Beschäftigte (31.12.)	14.838	14.916	14.889	-1
Daimler Buses				
EBIT ¹	124	-221	162	.
Umsatz	4.105	3.929	4.418	+4
Umsatzrendite (in %) ¹	3,0	-5,6	3,7	.
Sachinvestitionen	76	82	103	-7
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	181	222	225	-18
davon aktiviert	3	23	32	-87
Absatz (Einheiten)	33.705	32.088	39.741	+5
Beschäftigte (31.12.)	16.603	16.901	17.495	-2
Daimler Financial Services				
EBIT ¹	1.268	1.293	1.312	-2
Umsatz	14.522	13.550	12.080	+7
Neugeschäft	40.533	38.076	33.521	+6
Vertragsvolumen	83.539	79.986	71.730	+4
Sachinvestitionen	19	23	21	-17
Beschäftigte (31.12.)	8.107	7.779	7.065	+4

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

Mercedes-Benz Cars	 Mercedes-Benz	
Daimler Trucks	 Mercedes-Benz	
	 FUSO	 WESTERN STAR
	 THOMAS BUILT BUSES	 BHARAT BENZ
Mercedes-Benz Vans	 Mercedes-Benz	
Daimler Buses	 Mercedes-Benz	 SETRA
Daimler Financial Services	Mercedes-Benz Bank	Mercedes-Benz Financial
	Daimler Truck Financial	

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

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

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



Dieter Zetsche



Wolfgang Bernhard



Christine Hohmann-Dennhardt



Wilfried Porth



Hubertus Troska



Bodo Uebber



Thomas Weber

Effizient wirtschaften – profitabel wachsen. Daimler wächst mit höherem Tempo, auf breiterer Front und in mehr Märkten als je zuvor. Die Grundlage dafür sind umfassende Produktoffensiven in allen Geschäftsfeldern. So erweitern wir unsere Modellpaletten, schaffen neue Segmente und gehen passgenau auf regional unterschiedliche Kundenwünsche ein. Und bei all dem ist entscheidend: Wir wollen nicht um jeden Preis wachsen, sondern nachhaltig profitabel. Ein zentrales Element unserer Wachstumsstrategie bilden daher zusätzlich die Effizienzprogramme in den Geschäftsfeldern. Mehr dazu erfahren Sie auf den Seiten 32 bis 73 dieses Geschäftsberichts.

Inhalt.

A	An unsere Aktionäre (Seiten 4 – 31)	D	Geschäftsfelder (Seiten 148 – 169)
4	Wichtige Ereignisse 2013	150	Mercedes-Benz Cars
10	Brief des Vorstandsvorsitzenden	156	Daimler Trucks
12	Der Vorstand	161	Mercedes-Benz Vans
14	Bericht des Aufsichtsrats	164	Daimler Buses
20	Der Aufsichtsrat	167	Daimler Financial Services
22	Daimler am Kapitalmarkt		
26	Ziele und Strategie		
B	Effizient wirtschaften – profitabel wachsen (Seiten 32 – 73)	E	Corporate Governance (Seiten 170 – 183)
34	Attraktive und faszinierende Produkte	172	Bericht des Prüfungsausschusses
40	Wachstum durch weltweite Präsenz	175	Integrität und Compliance
46	Innovations- und Technologieführerschaft	177	Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex
52	Finanzdienstleistungen nach Maß	178	Corporate Governance Bericht
56	Wegweisende Mobilitätskonzepte		
60	Effizienzsteigerung in allen Geschäftsfeldern	F	Konzernabschluss (Seiten 184 – 273)
64	Motivierte und leistungsstarke Mitarbeiter	186	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
68	Erstklassige Kundenbetreuung	187	Konzern-Gesamtergebnisrechnung
72	Integrität als Basis für unseren Erfolg	188	Konzernbilanz
		189	Konzern-Kapitalflussrechnung
		190	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
		192	Konzernanhang
C	Zusammengefasster Lagebericht (Seiten 74 – 147)	G	Weitere Informationen (Seiten 274 – 284)
76	Grundlagen des Konzerns	276	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
81	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf	277	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
86	Ertragslage	278	Zehnjahresübersicht
92	Finanzlage	280	Glossar
99	Vermögenslage	281	Stichwortverzeichnis
102	Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)	282	Grafik- und Tabellenverzeichnis
105	Nachhaltigkeit	284	Internationale Konzernrepräsentanzen Internet Informationen Adressen Daimler weltweit Finanzkalender 2014
117	Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage		
118	Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahrs 2013		
119	Vergütungsbericht		
126	Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen		
129	Risiko- und Chancenbericht		
142	Prognosebericht		

Info-Leitsystem

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

Wichtige Ereignisse 2013.

Das Jahr 2013 stand im Zeichen unserer Produktoffensive in allen Geschäftsfeldern. Mit innovativen Fahrzeugen, richtungweisenden Technologien und effizienten Produktionsprozessen haben wir neue Maßstäbe im Automobilbau gesetzt, unsere Position im internationalen Wettbewerb gestärkt und damit die Voraussetzungen für weiteres Wachstum geschaffen.



Produktoffensive im Luxussegment:
Produktionsstart für die neue S-Klasse im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen. Daimler investiert 2013 rund eine Milliarde Euro in den Standort.



Pionierleistung auf dem Weg zum autonomen Fahren.
Als erster Autohersteller der Welt beweist Mercedes-Benz mit dem Forschungsfahrzeug S 500 INTELLIGENT DRIVE, dass autonomes Fahren auch im Überland- und Stadtverkehr möglich ist.



Erster Mercedes-Benz Arocs nach Kundenwunsch läuft in Wörth vom Band.
Daimler bietet als erster Hersteller ein komplettes Euro-VI-Programm in der schweren Klasse bereits ein halbes Jahr vor Inkrafttreten der Abgasnorm.

Q1.13



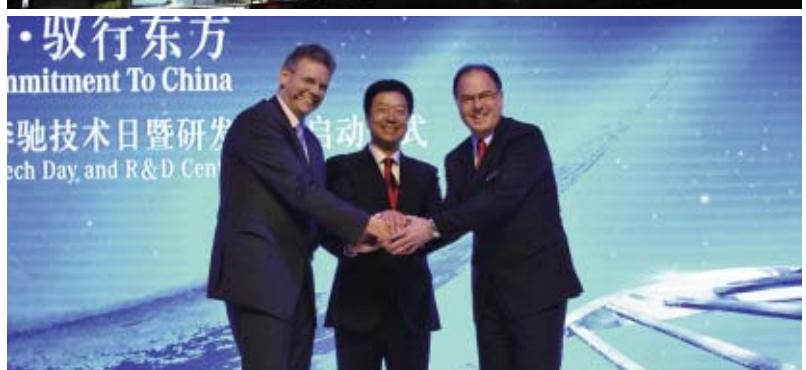
Mercedes-Benz baut die schönsten Autos. Die Leser des Fachmagazins »Auto Zeitung« haben ihre Auto-favoriten mit dem aufregendsten Design gewählt. Die Mercedes-Benz A-Klasse gewinnt in der Kompakt-klasse, der Mercedes-Benz CLS Shooting Brake entscheidet die Kombi-/Limousinenklasse für sich und wird außerdem zum schönsten Auto unter allen gekürt – zum Champion aller Klassen.



Neuer Forschungs- und Entwicklungsstandort in Indien. Mit 1.200 Mitarbeitern ist Mercedes-Benz Research and Development India (MBRDI) in Bangalore das größte Forschungs- und Entwicklungszentrum von Daimler außerhalb Deutschlands und gleichzeitig das größte und modernste R&D-Zentrum eines deutschen Automobilherstellers in Indien.



Weltpremiere für den neuen Mercedes-Benz Atego. Konsequenter Leichtbau, die modernen Euro-VI-Motoren und der einsatzspezifisch abgestimmte Antriebsstrang verhelfen dem neuen Mercedes-Benz Atego zu Bestwerten bei Verbrauch, Fahrleistungen und in der Gesamtwirtschaftlichkeit.



Van-Joint-Venture in China eröffnet neues Forschungs- und Entwicklungszentrum. Nach nur zweijähriger Bauzeit wird das neue Forschungs- und Entwicklungszentrum des chinesischen Van-Joint-Ventures »Fujian Benz Automotive Corporation« in Fuzhou offiziell eröffnet.

Monitorship bei Daimler erfolgreich beendet. Am 31. März 2013 endet planmäßig das mit der US-Börsenaufsicht vereinbarte Monitorship. Der Monitor Louis Freeh hat Daimler drei Jahre lang begleitet und bescheinigt dem Unternehmen, dass es nun Standards in Bezug auf Integrität und Compliance setzt.

Daimler-Ergebnis im ersten Quartal unter Vorjahres-niveau. In den ersten drei Monaten des Jahres haben sich viele Märkte schlechter entwickelt als erwartet. Dennoch konnte Daimler sowohl den Absatz als auch den Umsatz im Vergleich zum Vorjahr nahezu stabil halten. Das EBIT lag mit 917 Mio. € unter dem Vorjahresniveau. Für die Folgequartale wird eine deutliche Ergebnisverbesserung erwartet.

Hauptversammlung beschließt Dividende von 2,20 €.

Die Aktionäre der Daimler AG beschließen bei der Hauptversammlung in Berlin die Ausschüttung einer im Vergleich zum Vorjahr unveränderten Dividende von 2,20 € je Aktie. Die Ausschüttungssumme für das Jahr 2012 beträgt 2.349 Mio. €.

Mercedes-Benz präsentiert Concept GLA auf der Automesse in Shanghai. Der kompakte Geländewagen der Premiumklasse kombiniert dynamisches Design mit hohem Freizeitwert. Das Konzeptfahrzeug zeigt mit einer Reihe markanter Merkmale das innovative Denken unserer Designer.

EADS-Aktienanteile in Höhe von 7,4 % erfolgreich platziert. Daimler veräußert über ein beschleunigtes Platzierungsverfahren 61,1 Millionen EADS-Aktien an internationale Anleger. Durch die Platzierung fließen dem Unternehmen Gesamterlöse in Höhe von circa 2,2 Mrd. € zu. Nach Abschluss der Platzierung hält Daimler keine weiteren Anteile mehr an EADS.

Daimler Trucks bündelt Asien-Geschäft für mehr Wachstum. Mit dem integrierten Geschäftsmodell »Asia Business Model« stellt Daimler die Weichen für mehr Wachstum. Unter anderem werden Lkw der Marke FUSO für Exportmärkte in Asien und Afrika auch in Indien produziert.

Aufsehenerregende Weltpremiere für die neue S-Klasse. Im Auslieferungszentrum des Airbus A380 in Hamburg wird die neue S-Klasse, der Inbegriff einer modernen Luxuslimousine, im Rahmen einer spektakulären Inszenierung 750 internationalen Gästen aus Politik, Wirtschaft und Medien vorgestellt.

Mercedes-Benz und Setra siegen bei den besten Nutzfahrzeugen und Marken. Bei der Leserwahl zu den besten Nutzfahrzeugen und besten Marken, die jährlich vom ETM-Verlag durchgeführt wird, haben Mercedes-Benz und Setra überzeugt: In acht Kategorien konnten die Produkte und Dienstleistungen den ersten Platz erringen.

Erfolgreiches zweites Quartal. Daimler erzielt im zweiten Quartal ein Ergebnis, das deutlich über dem Vorjahresniveau und den Markterwartungen liegt. Im EBIT in Höhe von 5,2 Mrd. € ist ein Ertrag im Zusammenhang mit der Neubewertung und der Veräußerung der verbliebenen EADS-Anteile in Höhe von insgesamt 3,2 Mrd. € enthalten.



Q2.13

Q3.13



Neuer Atego geht im Werk Wörth in Serie. Mit zahlreichen Neuerungen bei Antriebsstrang, Fahrgestell und Fahrerhaus wurde der neue Lkw für den leichten und mittelschweren Verteilerverkehr weiter optimiert.



Produktionsstart für den neuen Sprinter im Werk Düsseldorf. Der neue Sprinter verfügt über fünf neue Sicherheits- und Assistenzsysteme – darunter drei Weltpremieren für Transporter. Er hat als erster Transporter Motoren der Abgasstufe Euro VI und überzeugt mit herausragend niedrigen Verbrauchswerten.



Mercedes-Benz Vans startet in Russland. Gemeinsam mit Russlands größtem Transporterhersteller GAZ nimmt Mercedes-Benz Vans die Fertigung des Sprinter Classic im russischen Nizhny Novgorod auf.

Zusätzliche Produktionskapazitäten für die A-Klasse. Die erste A-Klasse läuft bei Valmet Automotive im finnischen Uusikaupunki vom Band. Damit startet die Produktion wie geplant rund 13 Monate nach Bekanntgabe der vereinbarten Auftragsfertigung.

Daimler stärkt Kundenorientierung. Die Daimler AG schärft ihren Fokus auf Kunden und Märkte, um ihre Wachstumsstrategien in allen Geschäftsfeldern nachhaltig umzusetzen. Dazu hat der Vorstand beschlossen, die Geschäftsfelder organisatorisch zu stärken.

Langversion der neuen E-Klasse läuft in Peking vom Band. 14 Zentimeter mehr Beinfreiheit im Fond und die längste Rückbank-Sitzfläche in diesem Segment sorgen mit einer hochwertigen Innenausstattung für repräsentatives und wohnliches Ambiente.



Fünf Weltpremieren von Mercedes-Benz auf der IAA. Mit fünf Weltpremieren setzt Mercedes-Benz auf der IAA 2013 den Maßstab für automobile Leidenschaft und Innovationskraft. Zu den Neuheiten zählen der kompakte Geländewagen GLA und der neue S 500 PLUG-IN HYBRID, der im 2. Halbjahr 2014 in den Markt eingeführt wird.

Daimler erzielt im dritten Quartal 2013 ein sehr gutes Ergebnis. Der Aufwärtstrend beim Ergebnis setzt sich im dritten Quartal fort. Zur Steigerung des EBIT auf 2,2 Mrd. € tragen insbesondere die gute Absatzentwicklung der automobilen Geschäftsfelder und die zunehmende Wirkung der Effizienzprogramme bei.

Entscheidung für neues Pkw-Werk in Brasilien.

Daimler erweitert das globale Produktionsnetzwerk von Mercedes-Benz Cars um einen Standort in Brasilien: In einem neuen Montagewerk in Iracemápolis bei São Paulo sollen ab dem Jahr 2016 die nächste Generation der C-Klasse sowie der GLA für den lokalen Markt gefertigt werden.

Großauftrag für Daimler Buses in Brasilien. Bei einer Ausschreibung der Stadt Brasilia zur Flottenerneuerung bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben erhält Daimler Buses Aufträge für insgesamt 2.100 Mercedes-Benz Busfahrgestelle.

Fünf Jahre car2go. car2go hat im Oktober gleich dreifach Grund zur Freude: Das Mobilitätskonzept feiert seinen fünften Geburtstag und freut sich über 500.000 Kunden sowie eine Million Mieten monatlich. Mittlerweile ist car2go an 23 Standorten in sieben europäischen und nordamerikanischen Ländern aktiv.

Die neue S-Klasse ist die beste Luxuslimousine.

Die Leser von BILD am SONNTAG und AUTO BILD haben zusammen mit einer Jury aus Autoexperten die Mercedes-Benz S-Klasse zum besten neuen Auto in der Ober- und Luxusklasse gekürt und dafür mit dem begehrten »Goldenen Lenkrad« ausgezeichnet.

Mercedes-Benz Motorenwerk in Peking eröffnet.

Das neue Werk ist das erste Pkw-Motorenwerk von Daimler außerhalb Deutschlands. Es kombiniert modernste Technologien mit nachhaltigen und schlanken Produktionsprozessen. Die Produktionslinie wurde flexibel konzipiert; für die erste Phase ist eine jährliche Kapazität von 250.000 Einheiten geplant.

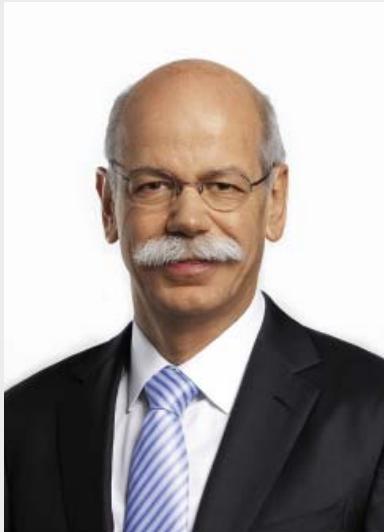
Daimler beteiligt sich mit 12 % an BAIC Motor. Daimler ist der erste ausländische Automobilhersteller, der sich an einem chinesischen Automobilunternehmen beteiligt. Dieser Schritt ist ein klares Zeichen für das große Vertrauen sowie die gute Zusammenarbeit und unterstreicht das langfristige Bekenntnis der Partner, gemeinsam die Chancen und Potenziale des chinesischen Automobilmarktes auszuschöpfen.

Daimler und Aston Martin unterzeichnen Verträge für technische Partnerschaft. Mercedes-AMG wird Aston Martin mit Motoren für künftige Sportwagen beliefern. Daimler wird der Entwicklung der Partnerschaft entsprechend bis zu 5 % Anteile an Aston Martin erhalten.



Q4.13

*Jahr geehrte Aktionären
und Investoren,*



2013 war ein starkes Börsen-Jahr – für die Daimler-Aktie sogar ein besonders starkes. Der Wert Ihres Unternehmens legte im Jahresverlauf um 52 Prozent zu und übertraf damit den positiven Verlauf der meisten Indizes deutlich. Diese erfreuliche Entwicklung zeigt zwei Dinge: Unsere aktuelle Geschäftsentwicklung ist gut; und die Märkte trauen uns für die Zukunft noch mehr zu.

Unser Umsatz erreichte im vergangenen Jahr 118 Milliarden Euro – ein neuer Bestwert in der Daimler-Geschichte. Das EBIT aus dem laufenden Geschäft lag bei 7,9 Milliarden Euro. Wie angekündigt, haben wir unsere Ertragskraft im Jahresverlauf deutlich verbessert. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 9. April dieses Jahres vorschlagen, die Dividende auf 2,25 Euro pro Aktie anzuheben. Damit lassen wir unsere Aktionäre am Erfolg des Unternehmens teilhaben und drücken zugleich unsere Zuversicht über den weiteren Geschäftsverlauf aus.

Die in meinen Augen wichtigste Leistung des letzten Geschäftsjahres kann man allerdings nicht auf den ersten Blick in der Bilanz ablesen: Es ist das Engagement, mit dem sich die gesamte Daimler-Belegschaft im letzten Jahr ins Zeug gelegt hat. Ihrem außerordentlichen Einsatz und ihren Ideen verdanken wir die guten Ergebnisse in allen Geschäftsfeldern. Gemeinsam haben wir 2013 die Grundlage für nachhaltigen Erfolg geschaffen:

Bei Mercedes-Benz Cars stand im vergangenen Jahr die neue S-Klasse im Mittelpunkt. Das Auto war und ist der Prüfstein für unser Markenversprechen: Das Beste oder nichts. Das gilt für das Design unseres Flaggschiffs, es gilt aber vor allem für die Technologie, die in ihm steckt: kein Wettbewerber ist beim Thema autonomes Fahren weiter als wir. Gleichzeitig konnten wir mit unseren neuen Kompaktmodellen viele neue und jüngere Kunden für uns gewinnen. Auch deshalb war Mercedes-Benz 2013 die am schnellsten wachsende Premium-Automobilmarke weltweit.

Bei unseren Lkw und Bussen haben wir als erster Hersteller im Zuge der Umstellung auf die Euro-VI-Abgasnorm unser komplettes Portfolio erneuert. Der Lohn dafür: Steigende Marktanteile. Bei Mercedes-Benz Vans haben wir letztes Jahr mit dem Sprinter unser neues Flaggschiff auf die Straße gebracht – und unsere Führungsposition in dem Segment ausgebaut.

Bei Daimler Financial Services konnten wir 2013 eine neue Bestmarke erreichen: Erstmals überstieg der Bestand aller von uns finanzierten oder verleasten Fahrzeuge die Marke von drei Millionen. Auch car2go, der Pionier unter den Carsharing-Angeboten, ist weiter auf Wachstumskurs: 2013 war das Angebot in 25 Städten verfügbar, rund 10.000 Fahrzeuge waren für fast 600.000 Kunden im Einsatz.

Weitere Highlights aus dem Jahr 2013 finden Sie auf den folgenden Seiten. Sie alle belegen vor allem eines: Daimler ist auf Wachstumskurs. Und 2014 wollen wir weiter an Tempo zulegen.

Dafür setzen wir unsere Produktoffensiven in allen Geschäftsfeldern fort. Bei den Pkw starten in diesem Jahr insgesamt acht neue Modelle – vom smart bis zum S-Klasse Coupé. Unsere Palette an emissionsfreien Fahrzeugen ergänzen wir um die B-Klasse Electric Drive. Mit der V-Klasse startet eine einzigartige Großraumlimousine mit Stern.

2014 ist aber vor allem das Jahr der neuen C-Klasse. Sie steht exemplarisch für viele der neuen Stärken des Sterns – von der erstklassigen Wertanmutung bis zu wegweisenden Assistenzsystemen. Die C-Klasse ist zudem ein entscheidendes Fahrzeug für weiteres Wachstum in China. Dort trägt die Neuaufstellung von Mercedes-Benz erste Früchte.

Auch im Nutzfahrzeuggeschäft sorgen wir dafür, dass unser Absatz-Momentum in den nächsten Jahren hoch bleibt. Mercedes-Benz Lkw komplettiert seine Produktfamilie mit den neuen Schwerlast-Zugmaschinen von Actros und Arocs. In Indien stellen wir neue BharatBenz-Modelle vor. Im US-Markt feiert ein neuer Western Star-Truck Weltpremiere.

Daimler Financial Services unterstützt unser Wachstum mit den entsprechenden Finanzierungs- und Leasingangeboten. Zudem bauen wir unsere Mobilitätsdienstleistungen weiter aus. Bis Ende des Jahres möchten wir weltweit eine Million Nutzer von car2go überzeugt haben. Mit dem Projekt car2go black sind erstmals auch Mercedes-Benz Fahrzeuge Teil unseres Carsharing-Programms.

Unser Ziel über alle Sparten hinweg ist klar: Wir wollen weiter wachsen – und zwar nachhaltig profitabel. Parallel zu unseren Produktoffensiven treiben wir deshalb unsere Effizienzprogramme in allen Geschäftsfeldern voran. Nach der erfolgreichen Umsetzung von kurzfristigen Verbesserungen gewinnen jetzt die langfristigen Maßnahmen an Gewicht – vom Ausbau unserer Modul- und Architekturstrategie bis zur Neuaufstellung unserer Organisation im Rahmen von »Customer Dedication«. Bei letzterem geht es vor allem um eines: noch näher am Puls unserer Kunden zu sein.

Genauso wichtig wie die richtige Aufstellung ist die richtige Einstellung. Nachhaltigen Unternehmenserfolg kann es nur auf der Basis ethischen Handelns geben. Deshalb sorgen wir mit Überzeugung und Nachdruck dafür, dass unsere erreichten hohen Standards bei Integrität und Compliance die Grundlage für alles, was wir tun, sind und bleiben.

Insgesamt wird deutlich: Die Bausteine unserer Konzernstrategie fügen sich Schritt für Schritt zu einem stimmigen Ganzen. Unsere Produktoffensiven zünden, unsere Effizienzprogramme wirken, unsere Investitionen zahlen sich aus.

Auf dieser Basis werden wir weiter mit aller Kraft daran arbeiten, dass Daimler auf Dauer bleibt, was es im vergangenen Jahr bereits war:
ein lohnendes Investment für Sie – unsere Aktionärinnen und Aktionäre.

Ihr

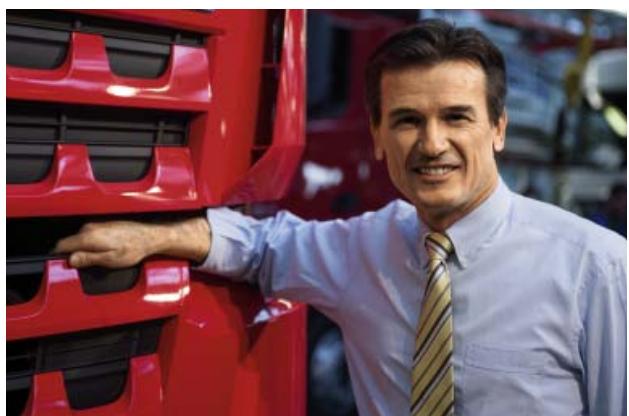


Dieter Zetsche

Der Vorstand.



Dieter Zetsche | 60, Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars
Bestellung bis Dezember 2016



Wolfgang Bernhard | 53, Daimler Trucks and Buses
Bestellung bis Februar 2018



Christine Hohmann-Dennhardt | 63, Integrität und Recht
Bestellung bis Februar 2017

Mit neuen Spitzenprodukten und optimierten Abläufen bringen wir Wachstum und Effizienz zusammen.



Wilfried Porth | 55, Personal & Arbeitsdirektor, seit 29. Januar 2014
Personal und Arbeitsdirektor & Mercedes-Benz Vans
Bestellung bis April 2017



Andreas Renschler | 55, Produktion und Einkauf Mercedes-Benz Cars & Mercedes-Benz Vans, ausgeschieden am 28. Januar 2014



Hubertus Troska | 53, Greater China
Bestellung bis Dezember 2015



Bodo Uebber | 54, Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services
Bestellung bis Dezember 2019



Thomas Weber | 59, Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars
Entwicklung, Bestellung bis Dezember 2016

Bericht des Aufsichtsrats.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, im Geschäftsjahr 2013 trat der Aufsichtsrat zu sieben Sitzungen zusammen und befasste sich intensiv und umfassend mit der strategischen und operativen Entwicklung Ihres Unternehmens.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2013 die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben wahrgenommen und den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens kontinuierlich beraten und überwacht. Nach sorgfältiger Prüfung und Beratung hat der Aufsichtsrat zahlreiche seiner Zustimmung unterworfenen Geschäftsvorfälle beschlossen. Dazu gehörten unter anderem die Investitions- und Personalplanung, Eigenkapitalmaßnahmen in Konzerngesellschaften, Investitionen sowie Vertragsabschlüsse, die für das Unternehmen von besonderer Bedeutung sind. Der Aufsichtsrat hat zudem geprüft, ob der Jahresabschluss, der Konzernabschluss, der für die Gesellschaft und den Konzern zusammengefasste Lagebericht, der Risikobericht und die weitere Finanzberichterstattung den Anforderungen entsprechen. Ferner hat der Vorstand den Aufsichtsrat über eine Vielzahl nicht zustimmungspflichtiger Geschäfte informiert und diese mit ihm diskutiert, zum Beispiel die Weiterentwicklung der strategischen Programme in den einzelnen Geschäftsfeldern und den Stand verschiedener Kooperationsvorhaben. Der Aufsichtsrat hat die Informationen und Bewertungen, die für seine Entscheidungen beziehungsweise für seine Ratschläge maßgeblich waren, detailliert mit dem Vorstand erörtert.

Die Geschäftstätigkeit bei Daimler hat sich im Jahresverlauf 2013 weiter erfolgreich entwickelt. Die Ergebnisse der vom Unternehmen verfolgten und vom Aufsichtsrat nachdrücklich unterstützten Wachstumsstrategie werden zunehmend sichtbar. Alle automobilen Geschäftsfelder haben im abgelaufenen Jahr wichtige Produkte auf den Markt gebracht, die von den Kunden sehr gut aufgenommen worden sind. Die außergewöhnlich positiven Reaktionen auf die Präsentation der neuen S-Klasse und der Mercedes-Benz Actros-Familie sind dabei besonders erwähnenswert. Konzernabsatz und -umsatz sind deutlich gestiegen und haben neue Rekordwerte erreicht. Das Ergebnis aus dem laufenden Geschäft lag mit 7,9 Mrd. € insgesamt auf einem guten Niveau, auch wenn der Vorjahreswert nicht ganz erreicht werden konnte. Die weiterhin hohen Aufwendungen zum Ausbau des Produktpportfolios und der Produktionsstandorte haben sich nochmals auf die wirtschaftlichen Kennzahlen des Jahres 2013 ausgewirkt. Wichtig war aber, dass sich die Ergebnissituation, wie zu Beginn des Jahres angekündigt, im Jahresverlauf kontinuierlich verbessert hat. Die in allen Geschäftsfeldern laufenden Effizienz- und Wachstumsprogramme zeigen dabei zunehmend Wirkung. Die ausgewogene weltweite Aufstellung unserer Geschäfte hat dazu beigetragen, die schwierige Situation in den westeuropäischen Märkten auszugleichen.

Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat über alle maßgeblichen wirtschaftlichen Kennzahlen und unterrichtete ihn im Berichtszeitraum fortlaufend über wichtige Themen. Dazu zählen die Rentabilität des Eigenkapitals und die Liquiditätssituation des Unternehmens, das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem einschließlich Compliance, die besondere 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 Hintergründe befasst und mit dem Vorstand ausführlich die erwarteten Wirkungen der strategischen Vorhaben auf die Kursentwicklung diskutiert. Weitere Themen waren die langfristige Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens, grundsätzliche Fragen der Unternehmensplanung einschließlich der Finanz-, Investitions-, Absatz- und Personalplanung, Entwicklungen bei Konzerngesellschaften, die Umsatzentwicklung und Lage der Gesellschaft und der Geschäftsfelder sowie die weitere Umsetzung der Maßnahmen zur Sicherstellung einer zukunftsweisenden, nachhaltigen Mobilität.

Zusammenarbeit zwischen Aufsichtsrat und Vorstand.

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

Die Aufsichtsratsmitglieder bereiteten sich auf anstehende Beschlüsse über zustimmungspflichtige Geschäftsvorhaben regelmäßig anhand von Unterlagen vor, die der Vorstand vorab zur Verfügung gestellt hatte. Sie wurden dabei von den jeweils zuständigen Ausschüssen unterstützt und diskutierten die zur Entscheidung anstehenden Maßnahmen und Geschäfte mit dem Vorstand. Darüber hinaus nahmen die Mitglieder des Aufsichtsrats die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wahr. Dazu befassten sie sich unter anderem in den Sitzungen des Aufsichtsrats vertieft mit den Themen, die von grundsätzlicher Bedeutung für das Unternehmen sind, beispielsweise die makroökonomische Situation der maßgeblichen Absatzmärkte oder die Präsentation neuer Produkte und zukunftsweisender Technologien. Die Aufsichtsratssitzungen wurden regelmäßig in getrennten Gesprächen der Arbeitnehmervertreter und der Anteilseignervertreter mit den Mitgliedern des Vorstands vorbereitet.



Dr. Manfred Bischoff, Vorsitzender des Aufsichtsrats.

Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat anhand schriftlicher Monatsberichte und Risikoberichte über die wichtigsten Indikatoren der Geschäftsentwicklung und bestehende Risiken und legte dem Aufsichtsrat 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 stimmte mit ihm anstehende Entscheidungen ab. In sachlich gerechtfertigten Einzelfällen wurde der Aufsichtsrat in Abstimmung mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden um schriftliche Beschlussfassung gebeten.

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

In einer weiteren Sitzung im Februar 2013 beschloss der Aufsichtsrat die auf S. 18 unter »Personalia des Vorstands« näher beschriebene erneute Bestellung von Dr. Dieter Zetsche und Prof. Dr. Thomas Weber sowie die Veränderung der Ressortzuständigkeit von Andreas Renschler und Dr. Wolfgang Bernhard.

Weiterhin behandelte der Aufsichtsrat in dieser Sitzung 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, die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht sowie 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 2012 der Daimler AG festgestellt. Ferner hat der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns zugestimmt und den Bericht des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht in der vorliegenden Fassung verabschiedet. Schließlich hat der Aufsichtsrat seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2013 verabschiedet.

Darüber hinaus informierte sich der Aufsichtsrat ausführlich über das Produktpotfolio von Mercedes-Benz Cars und erörterte dabei insbesondere die Markenpositionierung sowie die Marketing- und Produktstrategie von Mercedes-Benz Cars. Zudem diskutierte der Aufsichtsrat die Ergebnisse der extern moderierten Effizienzüberprüfung. Damit erfüllte er zugleich eine Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex und die entsprechende Anforderung im Sinne seiner Geschäftsordnung. Die Ergebnisse lassen auf eine sehr gute Zusammenarbeit sowohl innerhalb des Aufsichtsrats als auch mit dem Vorstand schließen. Lediglich vereinzelt wurden noch Anregungen zur weiteren Effizienzsteigerung gegeben. Die Anregungen, beispielsweise zur Gestaltung des jährlichen Strategieworkshops des Aufsichtsrats, wurden zwischenzeitlich aufgegriffen und umgesetzt. Abschließend behandelte der Aufsichtsrat Vorstandsvergütungsthemen und genehmigte die in der Sitzung vorgestellten sonstigen Mandate und Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder.

In der Sitzung des Aufsichtsrats im Anschluss an die Hauptversammlung vom 10. April 2013 wählten die Anteilseignervertreter das zuvor von der Hauptversammlung wiedergewählte Mitglied Sari Baldauf zum Mitglied des Nominierungsausschusses. Weiterhin wählten die Anteilseignervertreter den ebenfalls in der Hauptversammlung wiedergewählten Dr. Jürgen Hambrecht erneut zum Mitglied des Vermittlungsausschusses und des Präsidialausschusses. Zudem fasste der Aufsichtsrat Beschlüsse im Hinblick auf die bereits am 13. März 2013 gewählten Arbeitnehmervertreter. So wählte der Aufsichtsrat Erich Klemm zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden, Erich Klemm und Michael Brecht zu Mitgliedern des Prüfungsausschusses und Jörg Hofmann zum Mitglied des Präsidialausschusses. Anschließend wählten die Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats Jörg Hofmann zum Mitglied des Vermittlungsausschusses. Erich Klemm wurde zudem von den Mitgliedern des Prüfungsausschusses zum stellvertretenden Vorsitzenden des Prüfungsausschusses gewählt.

Ebenfalls im April befasste sich der Aufsichtsrat mit der Auflösung des Aktionärspekts der EADS und der Veräußerung der verbleibenden circa 7,4% der EADS-Anteile von Daimler und stimmte dem Vorhaben zu.

In einer weiteren Sitzung Ende April 2013 beschloss der Aufsichtsrat die auf S. 18 unter »Personalia des Vorstands« näher beschriebene erneute Bestellung von Dr. Christine Hohmann-Dennhardt zum Mitglied des Vorstands. Danach befasste sich der Aufsichtsrat anhand umfangreicher Benchmark-Studien mit der Wettbewerbssituation des Unternehmens. Anschließend genehmigte der Aufsichtsrat die Mittel zur Errichtung eines weiteren Standorts in Rumänien für die Montage eines neuen automatischen Pkw-Getriebes. Zudem stimmte das Gremium einer Kapitalzuführung zum Joint Venture Beijing Benz Automotive Co., Ltd. zu, bei dem im Zuge der Wachstumsstrategie »China 2020« weitere Investitionen zur Erhöhung der Produktionskapazitäten erforderlich wurden. Außerdem genehmigte der Aufsichtsrat Mittelbedarfe zum Ausbau der Ersatzteillogistik in China. In derselben Sitzung informierte sich das Gremium außerdem vertieft im Rahmen eines Berichts zu Daimler India Commercial Vehicles über die Entwicklung des indischen Nutzfahrzeugmarktes. Abschließend befasste sich der Aufsichtsrat mit der Beendigung des Monitorship und des Deferred Prosecution Agreement, nachdem Daimler erfolgreich sämtliche Vereinbarungen mit dem Department of Justice der Vereinigten Staaten (DOJ) und der US Securities and Exchange Commission (SEC) erfüllt hatte.

Nach Erörterung des Geschäftsverlaufs und der Ergebnisse des zweiten Quartals informierte sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung im Juli über die makroökonomische Entwicklung der Hauptmärkte sowie über die aktuelle Situation von Daimler in China. Zudem nahm das Gremium detaillierte Berichte über den Produktbereich G-Klasse und über AMG entgegen und informierte sich zum Stand und zur weiteren Entwicklung der Van-Kooperation von Daimler und Volkswagen. In derselben Sitzung befasste sich der Aufsichtsrat auch mit den Themen des bevorstehenden Strategie-Workshops im September.

Während dieses zweitägigen Strategie-Workshops informierte sich der Aufsichtsrat wie in den vorhergegangenen Strategiesitzungen darüber, wie weit die vom Vorstand in den Vorjahren aufgezeigten strategischen Ziele der Daimler AG und der Geschäftsfelder bereits realisiert sind. Vor dem Hintergrund der aktuellen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen diskutierte der Aufsichtsrat, welchen Stand die Umsetzung der initiierten Vorhaben der einzelnen Geschäftsfelder erreicht hat. Weitere Themen waren die Positionierung des Unternehmens und seiner Geschäftsfelder im Wettbewerb sowie die Marken- und Produktstrategie.

Anschließend setzte sich der Aufsichtsrat intensiv mit dem Themenschwerpunkt »Mercedes-Benz Cars« auseinander. Dabei diskutierten die Mitglieder des Aufsichtsrats mit dem Vorstand die Strategie des Geschäftsfelds insgesamt und informierten sich im Anschluss über die Entwicklung und die Herausforderungen in China und den USA. Weiterhin befasste sich der Aufsichtsrat ausführlich mit der Sales & Marketing-Strategie von Mercedes-Benz Cars. Besondere Aufmerksamkeit galt zudem der strategischen Ausrichtung des Bereichs Forschung und Entwicklung. Hier informierte sich der Aufsichtsrat insbesondere über die aktuellen Fortschritte bei den Fahrzeugplattformen und der Fahrzeugarchitektur sowie bei den Maßnahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen und zur Steigerung der Effizienz in der Entwicklung. Ein weiterer ThemenSchwerpunkt war »Daimler Trucks«. Vorstand und Aufsichtsrat befassten sich eingehend mit der Strategie des Geschäftsfelds insgesamt sowie mit der strategischen Ausrichtung und den weiteren Wachstumschancen in den Märkten Asien, Europa und Lateinamerika.

In der Sitzung im Dezember 2013 beschlossen die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat, der Hauptversammlung vorzuschlagen, Herrn Dr.-Ing. Bernd Bohr, Herrn Joe Kaeser und Herrn Dr. Ing. e.h. Dipl.-Ing. Bernd Pischetsrieder mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung am 9. April 2014 bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2018 beschließt, in den Aufsichtsrat zu wählen. Des Weiteren behandelte der Aufsichtsrat auf Basis einer umfassenden Dokumentation eingehend die Operative Planung für die Jahre 2014 und 2015. Dabei diskutierte er bestehende Chancen und Risiken sowie das Risikomanagement des Unternehmens. Anschließend informierte sich der Aufsichtsrat über das Versicherungsgeschäft von Daimler Financial Services. Weiterhin befasste sich das Gremium unter dem Stichwort »Employer Branding« über die Aktivitäten von Daimler und seiner Konzerngesellschaften als bevorzugte Arbeitgeber in den verschiedenen Märkten weltweit. Anschließend genehmigte der Aufsichtsrat eine Kapitalerhöhung brasiliensischer Tochtergesellschaften sowie die interne Restrukturierung von Beteiligungsverhältnissen an mexikanischen und kanadischen Konzerngesellschaften. Zudem stimmten die Anteilseignervertreter einem Neuabschluss bestehender Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge zu. Weitere Gegenstände der Dezember-Sitzung bildeten Angelegenheiten der Corporate Governance, wie nachfolgend näher ausgeführt, und Themen der Vorstandsvergütung im Lichte der Anforderungen des neu gefassten Deutschen Corporate Governance Kodex.

Corporate Governance. Im Verlauf des Geschäftsjahres 2013 befasste sich der Aufsichtsrat kontinuierlich mit den Standards guter Corporate Governance, insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex im Mai 2013 einige Anpassungen für börsennotierte Unternehmen beschlossen hat.

Damit die Zusammenarbeit im Aufsichtsrat effektiv und im Sinne guter Corporate Governance funktioniert, müssen die Gremiumsmitglieder zum einen eine hohe fachliche Expertise aufweisen. Zum anderen muss die Vielfalt in Bezug auf Nationalität, Geschlecht, Erfahrung und Kulturhintergrund der Größe und der Internationalität des Unternehmens entsprechen. Beides ist bei Daimler gegeben. Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, berücksichtigen die vom Aufsichtsrat benannten Ziele für seine Zusammensetzung. Dies betrifft nicht nur die Internationalität der Mitglieder, sondern beispielsweise auch den Gesichtspunkt der Diversity und eine angemessene Beteiligung von Frauen. In dieser Hinsicht hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung im Dezember seine bisherige Zielsetzung nochmals konkretisiert. Auf Basis der vom Unternehmen angestrebten Ziele hat der Aufsichtsrat beschlossen, 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: Seit der Hauptversammlung am 10. April 2013 sind auf Seiten der Anteilseigner drei Frauen und auf Arbeitnehmerseite zwei Frauen vertreten.

Die Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG sind verpflichtet, Interessenkonflikte, insbesondere solche, die aufgrund einer Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern der Daimler AG oder bei sonstigen Dritten entstehen können, dem Gesamtgremium offenzulegen. Im Geschäftsjahr 2013 hat es keine Hinweise auf Interessenkonflikte gegeben.

In seiner Sitzung im Dezember hat der Aufsichtsrat die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und seiner Ausschüsse aktualisiert beziehungsweise redaktionell angepasst und gemäß § 161 AktG die Entsprechenserklärung 2013 zum Deutschen Corporate Governance Kodex verabschiedet. Mit den dort erläuterten Ausnahmen wurde und wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen.

Die Corporate Governance bei Daimler wird im Corporate Governance Bericht auf den S. 178 ff. und im Vergütungsbericht auf den S. 119 ff. des Geschäftsberichts ausführlich erläutert.

Bericht über die Arbeit der Ausschüsse

Der **Präsidialausschuss** ist im vergangenen Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammengekommen. Dabei behandelte er insbesondere Corporate-Governance-Themen und Vergütungsfragen sowie Personalangelegenheiten des Vorstands. Wie in den Vorjahren bildeten Compliance-Ziele einen Teil der individuellen Zielvereinbarungen der Vorstandsmitglieder. Erneut wurden auch weitere nicht-finanzielle Zielvorgaben als Bemessungsgrundlage herangezogen. Für das vergangene Geschäftsjahr wurden hierzu wichtige Ziele aus dem Bereich der Stakeholder, Mitarbeiter und Kunden verankert, ferner die Verstetigung des Unternehmenswerts Integrität.

Der **Prüfungsausschuss** trat im Jahr 2013 zu sechs Sitzungen zusammen. Einzelheiten sind dem gesonderten Bericht dieses Ausschusses zu entnehmen.  S. 172 ff.

Der **Nominierungsausschuss** hat im Geschäftsjahr 2013 in zwei Sitzungen unter anderem Empfehlungen für die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung 2014 erarbeitet. Die Wahlvorschläge berücksichtigen neben der für das konkrete Mandat definierten Qualifikation die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex.

Der nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz vorgeschriebene **Vermittlungsausschuss** hatte wie in den Vorjahren auch im Geschäftsjahr 2013 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 10. April 2013 wurde Andrea Jung bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2017 beschließt, als Vertreterin der Anteilseigner in den Aufsichtsrat gewählt. Zudem wurden Sari Baldauf und Dr. Jürgen Hambrecht für denselben Zeitraum erneut als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat gewählt. Die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung beruhten auf entsprechenden Empfehlungen des Nominierungsausschusses.

Mit der Hauptversammlung am 10. April 2013 begann zudem die fünfjährige Amtszeit der Arbeitnehmervertreter, die zuvor am 13. März 2013 im Rahmen der Aufsichtsratswahl für fünf Jahre gewählt worden waren. Durch die Wahl sind einige der Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer im Amt bestätigt worden. Dies gilt für Erich Klemm, Michael Brecht, Jürgen Langer und Jörg Spies. Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurden Elke Tönjes-Werner und Wolfgang Nieke. Als Gewerkschaftsvertreter zog neben dem neuen Mitglied Dr. Sabine Maaßen erneut Jörg Hofmann in den Aufsichtsrat ein. Mit Valter Sanches sitzt auf Arbeitnehmerseite auch weiterhin ein Gewerkschaftsvertreter aus dem Ausland im Aufsichtsrat der Daimler AG. Dr. Frank Weber wurde erstmals in den Aufsichtsrat gewählt; er vertritt in der neuen Aufsichtsratsperiode die leitenden Angestellten. Die Amtszeit der gewählten Arbeitnehmervertreter endet mit Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2017 beschließt.

Mit Wirkung ab Beendigung der Hauptversammlung 2013 schieden Prof. Dr. Heinrich Flegel, Dr. Thomas Klebe, Ansgar Osseforth, Uwe Werner und Lynton R. Wilson aus dem Aufsichtsrat aus.

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

In der Aufsichtsratssitzung im April 2013 wurde Dr. Christine Hohmann-Dennhardt mit Wirkung vom 1. März 2014 für die Dauer von weiteren drei Jahren zum Mitglied des Vorstands, verantwortlich für das Ressort »Integrität und Recht«, bestellt.

In einer Aufsichtsratssitzung am 28. Januar 2014 wurde die Bestellung von Andreas Renschler zum Mitglied des Vorstands einvernehmlich beendet. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans wurde der Verantwortung von Wilfried Porth zugeordnet. Die Umfänge Produktion und Einkauf Mercedes-Benz Cars wurden bis auf Weiteres der Verantwortung von Dr. Dieter Zetsche 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.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses 2013.

Der Jahresabschluss der Daimler AG und der für die Daimler AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2013 sind ordnungsgemäß von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsellschaft, Berlin, geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch für den nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss 2013.

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 wurden in der Jahrespressekonferenz am 6. Februar 2014 veröffentlicht.

In der Sitzung am 18. Februar 2014 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern 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 sowie 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, 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. Ferner hat der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns zugestimmt und den Bericht des Aufsichtsrats, den Corporate Governance Bericht und den Vergütungsbericht in der vorliegenden Fassung verabschiedet.

Schließlich hat der Aufsichtsrat seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2014 verabschiedet.

Dank. Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Gesellschaften des Daimler-Konzerns und der Unternehmensleitung für ihren persönlichen Beitrag zum erfolgreichen Geschäftsjahr 2013. Besonderer Dank gilt dem langjährigen Aufsichtsratsmitglied Lynton R. Wilson, der das Unternehmen viele Jahre mit besonderem persönlichem Engagement eng begleitet hat und mit Ablauf der Hauptversammlung 2013 ausgeschieden ist. Mit den besten Wünschen für die weitere persönliche Zukunft dankt der Aufsichtsrat zudem herzlich den ausgeschiedenen Mitgliedern Prof. Dr. Heinrich Flegel, Dr. Thomas Klebe, Ansgar Osseforth und Uwe Werner für ihre engagierte Mitarbeit im Aufsichtsrat.

Stuttgart, im Februar 2014

Der Aufsichtsrat

Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Der Aufsichtsrat.

Dr. Manfred Bischoff

München

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V.
SMS GmbH
UniCredit S.p.A.
Voith GmbH – Vorsitzender

Erich Klemm*

Sindelfingen

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

Dr. Paul Achleitner

Frankfurt am Main

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Deutsche Bank AG – Vorsitzender
Bayer AG

Sari Baldauf

Helsinki

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

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

F-Secure Corporation
Fortum OYj – Vorsitzende
Deutsche Telekom AG
AkzoNobel N.V.

Dr. Clemens Börsig

Frankfurt am Main

Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Bank Stiftung

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Linde AG
Bayer AG
Emerson Electric Co.

Michael Brecht*

Gaggenau

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

Dr. Jürgen Hambrecht

Ludwigshafen

Ehemals Vorsitzender des Vorstands der BASF SE

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Deutsche Lufthansa AG
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

Jörg Hofmann*

Frankfurt am Main

Zweiter Vorsitzender der IG Metall

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Robert Bosch GmbH
Heidelberger Druckmaschinen AG

Andrea Jung

New York

Senior Advisor, ehemals Chairman and CEO of
Avon Products, Inc.
(seit 10. April 2013)

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Apple Inc.
General Electric Company

Gerard Kleisterlee

Amsterdam

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

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Vodafone Group Plc. – Vorsitzender
Royal Dutch Shell Plc.

Jürgen Langer*

Frankfurt am Main

Betriebsratsvorsitzender der Niederlassung Frankfurt/
Offenbach, Daimler AG

Dr. Sabine Maaßen*

Frankfurt am Main
Leiterin des Justiziariats der IG Metall
(seit 10. April 2013)

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
ThyssenKrupp AG

Wolfgang Nieke*

Stuttgart
Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Untertürkheim
der Daimler AG
(seit 10. April 2013)

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
Mitglied des Betriebsrats des Standorts Bremen
der Daimler AG
(seit 10. April 2013)

Lloyd G. Trotter

Plainville
Ehemals Vice Chairman General Electric; President & CEO
of the General Electric Group's Industrial Division;
Managing Partner, Founder, GenNx360 Capital Partners
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
PepsiCo Inc.
Textron Inc.
syncreon Holdings Ltd.
syncreon.US Holdings Inc.
syncreon.US Inc.

Dr. h.c. Bernhard Walter

Frankfurt am Main
Ehemals Vorstandssprecher der Dresdner Bank AG
Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:
Bilfinger Berger SE – Vorsitzender
Deutsche Telekom AG

Dr. Frank Weber*

Sindelfingen
Centerleiter Presswerk, Werk Sindelfingen, Daimler AG;
Vorsitzender des Sprecherausschusses der leitenden
Angestellten Sindelfingen
(seit 10. April 2013)

Aus dem Aufsichtsrat am 10. April 2013 ausgeschieden:**Prof. Dr. Heinrich Flegel***

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

Dr. Thomas Klebe*

Frankfurt am Main
Leiter des Justiziariats der IG Metall

Ansgar Osseforth*

Sindelfingen
Teamleiter Mercedes-Benz Forschung und Entwicklung,
Daimler AG

Uwe Werner*

Bremen
Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Bremen
der Daimler AG

Lynton R. Wilson

Toronto
Chairman of the Board of CAE Inc.,
Chancellor, McMaster University

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

Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Erich Klemm*
Dr. Jürgen Hambrecht
Jörg Hofmann*

Präsidialausschuss

Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender
Erich Klemm*
Dr. Jürgen Hambrecht
Jörg Hofmann*

Prüfungsausschuss

Dr. h.c. Bernhard Walter – Vorsitzender
Erich Klemm*
Dr. Clemens Börsig
Michael Brecht*

Nominierungsausschuss

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

Daimler am Kapitalmarkt.

Der Kurs der Daimler-Aktie gewinnt im Jahresverlauf 52%. Die weltweiten Aktienmärkte haben sich im Jahr 2013 sehr positiv entwickelt; dazu haben auch die expansive Geldpolitik der Notenbanken und eine Entspannung der europäischen Staatsschuldenkrise beigetragen. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung eine Anhebung der Dividende auf 2,25 (i. V. 2,20) € 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 2013	Ende 2012	13/12 Veränd. in %
Daimler-Aktie (in €)	62,90	41,32	+52
DAX 30	9.552	7.612	+25
Dow Jones Euro STOXX 50	3.109	2.636	+18
Dow Jones Industrial Average	16.577	13.104	+27
Nikkei	16.291	10.395	+57
Dow Jones STOXX Auto Index	482	351	+37

Erfolgreiches Jahr an den Weltbörsen. Die weltweiten Aktienmärkte haben sich im Jahr 2013 sehr positiv entwickelt. Zum Jahresauftakt haben die vorläufige Einigung in den USA zur Vermeidung der »Fiskalklippe« und positive Wachstumsanzeichen aus China die Stimmung an den Börsen aufgehellt. Die anhaltend expansive Geldpolitik der großen Notenbanken führte zu einer hohen Liquidität in den Märkten, die von Investoren auch verstärkt in Aktien allokiert wurde. Wichtige Aktienindizes erreichten deshalb im Jahresverlauf historische Höchststände. Zwischenzeitlich wieder aufflammende Unsicherheiten in Bezug auf die Euro-Staatsschuldenkrise führten im ersten und zu Beginn des zweiten Quartals dazu, dass ein Teil der Kursgewinne wieder abgegeben wurde. Im weiteren Verlauf wuchs aber die Zuversicht in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung in der Europäischen Währungsunion.

In der Folge nahm die Nachfrage der Investoren nach Aktien weiter zu, wovon insbesondere zyklische Werte profitierten. Zur Jahresmitte sorgten die Äußerungen der amerikanischen Notenbank über eine mögliche Verlangsamung der expansiven Geldpolitik für weltweit fallende Aktienkurse. Verstärkt wurde dies durch eine Erhöhung der Zinsen in China und die Sorge vor einer Verknappung der Kreditvergaben in der chinesischen Volkswirtschaft.

A.02

Kennzahlen je Aktie

	2013	2012	13/12 Veränd. in %
Werte in €			
Konzernergebnis	6,40	6,02	+6
Konzernergebnis (verwässert)	6,40	6,02	+6
Dividende	2,25	2,20	+2
Eigenkapital (31.12.)	39,90	35,51	+12
Börsenkurs: Jahresende ¹	62,90	41,32	+52
Höchst ¹	63,15	48,45	+30
Tiefst ¹	38,65	33,40	+16

1 Schlusskurse

Im dritten Quartal entwickelten sich die Aktienmärkte dann aber wieder sehr freundlich. Hierzu trug insbesondere die Stabilisierung der makroökonomischen Lage in Europa, den USA und China bei; dadurch wurden auch Befürchtungen über die politische Situation im Nahen und Mittleren Osten ausgeglichen. Auch der Haushaltsstreit in den USA und die Diskussion um die US-amerikanische Schuldenkrise wirkten nur kurzfristig dämpfend. Eine weiter expansive Geldpolitik der wichtigen Notenbanken, zu der auch die überraschende Zinssenkung der Europäischen Zentralbank zählte, und positive Konjunkturindikatoren begünstigten im weiteren Verlauf Kursanstiege auf breiter Front. In diesem Umfeld stiegen viele Aktienindizes in den letzten beiden Monaten des Jahres auf neue Allzeithochs.

Der Index der wichtigsten Titel im Euroraum, der Dow Jones Euro STOXX 50, legte im Jahresverlauf um 18% zu, wobei dieser Anstieg allein auf die zweite Jahreshälfte entfiel. Mit einem Anstieg von 25% entwickelte sich der deutsche Leitindex DAX infolge der robusten Verfassung der deutschen Wirtschaft sogar noch besser. Der DAX erzielte am 27. Dezember mit 9.589 Punkten ein neues Allzeithoch. In den USA stieg der Dow Jones auf Jahressicht um 27%, und der japanische Nikkei-Index schloss zum Jahresende sogar 57% höher. ↗ A.01

Daimler-Aktie legt im Jahresverlauf um 52 % zu. Mit einem Zuwachs um 52 % übertraf die Daimler-Aktie den positiven Verlauf der meisten Indizes sogar noch deutlich. Die Veröffentlichung der Ergebnisse des Daimler-Konzerns für das Jahr 2012, der Vorschlag einer unveränderten Dividende von 2,20 € je Aktie und der Ausblick für das Jahr 2013 wurden vom Kapitalmarkt positiv aufgenommen und verhalfen dem Aktienkurs im ersten Quartal zu einem leichten Anstieg. Den Unsicherheiten um die europäische Staatsschuldenkrise und das Rettungspaket für Zypern konnte sich aber auch die Daimler-Aktie nicht entziehen. Außerdem lag die Geschäftsentwicklung im ersten Quartal unter den Erwartungen vom Jahresbeginn. In dieser Phase erreichte unsere Aktie am 18. April mit 38,65 € den tiefsten Stand des Jahres.

Im Rahmen der Veröffentlichung der Geschäftszahlen für das erste Quartal bekräftigten wir jedoch die Erwartung einer Ergebnisverbesserung im weiteren Jahresverlauf. Daneben war die Kursentwicklung in den folgenden Wochen durch das sehr positive Feedback auf die neu eingeführten Produkte begünstigt. Insbesondere die Präsentation der neuen S-Klasse und des »Concept GLA« wurden von den Anlegern positiv aufgenommen. In diesem Umfeld legte die Daimler-Aktie bis Mitte Mai sehr deutlich zu und erreichte am 20. Mai mit 50,37 € einen zwischenzeitlichen Höchststand. Im Licht der Äußerungen der amerikanischen und chinesischen Zentralbanken im Juni folgte die Aktie aber dem allgemeinen Marktverlauf und gab einen Teil ihrer Gewinne wieder ab.

Diese vorübergehende Schwächephase endete jedoch Mitte Juni. In der zweiten Jahreshälfte profitierte die Daimler-Aktie vom wieder günstigeren Börsenklima und von einer erfreulichen Geschäftsentwicklung. So reagierte der Kapitalmarkt positiv auf die Ergebnisse des zweiten Quartals, die besser ausfielen als von den meisten Marktteilnehmern erwartet. Außerdem steigerten die positive Resonanz auf die neuen Produkte und die zunehmende Absatzdynamik im Pkw-Geschäft das Interesse an unserer Aktie. Daimler nutzte die Internationale Automobilausstellung in Frankfurt, um die Kapitalmarktvertreter die neuen Produkte hautnah erleben zu lassen. Am 20. September veranstaltete Daimler Trucks für Analysten und Investoren einen Kapitalmarkttag in Wörth, um die aktuellen Entwicklungen im Lkw-Geschäft und unsere weitergehende Strategie zu erläutern. In diesem Umfeld erreichte der Kurs der Daimler-Aktie am 19. September mit 58,43 € den höchsten Wert seit mehr als zweieinhalb Jahren.

Doch auch danach entwickelte sich unsere Aktie analog zur allgemeinen Aufwärtsbewegung an den Börsen weiter nach oben. Der Wert des Daimler-Papiers erreichte am 27. Dezember mit 63,15 € den höchsten Stand des Jahres und den höchsten Kurs seit mehr als fünf Jahren. Unsere Aktie schloss am 30. Dezember bei 62,90 €. Die Marktkapitalisierung betrug am Jahresende 67,3 Mrd. €.

Damit gewann die Daimler-Aktie im Jahresverlauf 52 % an Wert und entwickelte sich somit besser als der Dow Jones STOXX Auto Index (+37 %) und der DAX (+25 %). Zusammen mit der Ausschüttung der Dividende von 2,20 € je Aktie haben unsere Aktionäre einen Wertzuwachs von 58 % erfahren.

In den ersten beiden Wochen des Jahres 2014 waren zunächst weitere Kurssteigerungen, insbesondere in Europa und Nordamerika, zu verzeichnen. Danach tendierten die Weltbörsen deutlich schwächer, sodass nahezu alle wichtigen Börsenindizes im Januar per Saldo Kursverluste auswiesen.

Dividende auf 2,25 € erhöht. [A.02](#) Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 9. April 2014 eine Anhebung der Dividende auf 2,25 (i. V. 2,20) € 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 2.407 (i. V. 2.349) Mio. €.

Breite Aktionärsstruktur. [A.07](#) Mit rund 900 Tsd. Aktionären verfügt Daimler weiterhin über eine breite Aktionärsbasis. Die Zahl der Aktionäre ist jedoch im Vergleich zum Vorjahr um rund 100 Tsd. gesunken. Die Kuwait Investment Authority hat im Berichtsjahr ihren Anteil an der Daimler AG nach der leichten Erhöhung im Jahr 2012 wieder auf den ursprünglichen strategischen Bestand angepasst; der Anteil betrug zum Jahresende 6,8 %. Die Renault-Nissan-Allianz hält weiterhin einen Anteil von 3,1 %.

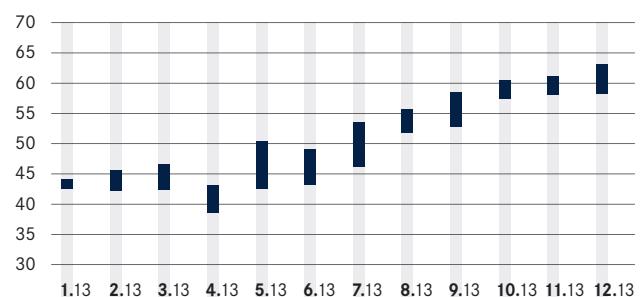
Nach wie vor oberhalb der Meldeschwelle von 5 % gemäß WpHG liegt die BlackRock Inc., New York, die uns im August 2011 einen Anteil von 5,7 % mitgeteilt hatte.

Das norwegische Finanzministerium hat uns für den über die Norges Bank, Oslo, gehaltenen Bestand mitgeteilt, dass die Meldeschwelle von 3 % gemäß § 21 WpHG im März 2013 unterschritten und im April 2013 wieder überschritten wurde und der Stimmrechtsanteil an Daimler zum 26. April 2013 bei 3,04 % lag.

A.03

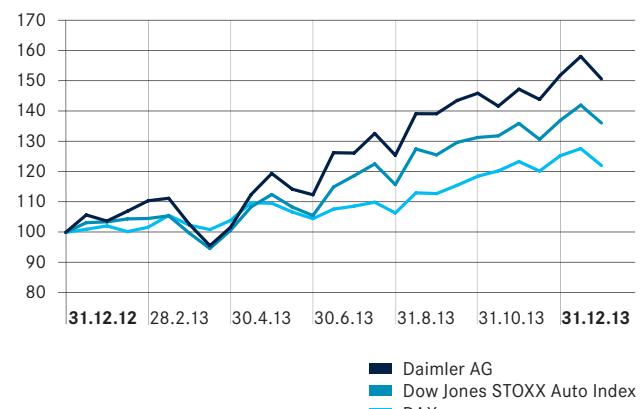
Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2013

in €



A.04

Börsenkurstwicklung (indiziert)



A.05

Kennzahlen der Daimler-Aktie

	Ende 2013	Ende 2012	13/12 Veränd. in %
Gezeichnetes Kapital (in Mio. €)	3.069	3.063	+0
Anzahl der Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.067,6	+0
Börsenkurswert (in Mrd. €)	67,3	44,1	+53
Anzahl der Aktionäre (in Mio.)	0,9	1,0	-10
Indexgewichtung			
DAX 30	7,74 %	6,16 %	
Dow Jones Euro STOXX 50	3,23 %	2,58 %	
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 2013 Stimmrechtsmitteilungen der Credit Suisse AG, der SEB AG und der Commerzbank AG, wonach deren direkt oder indirekt gehaltenen 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 September mit, dass ihr Bestand an Daimler-Aktien am 19. September 2013 die Meldeschwelle von 3% überschritten hatte und am 23. September 2013 mit 0,29% wieder unter der Meldeschwelle lag. Die Deutsche Bank AG teilte uns im Dezember mit, dass dieser Anteil am 12. Dezember 2013 bei 0,02% lag.

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

Insgesamt halten institutionelle Anleger 73% des Aktienkapitals, 17% befinden sich im Eigentum von Privatanlegern. Europäische Investoren besitzen rund 63% des Kapitals, rund 24% liegen bei US-Investoren. ↗ A.08

Die Gewichtung der Daimler-Aktie in wichtigen Indizes hat sich im Jahresverlauf durch die gute Kursentwicklung und die Erhöhung des Freefloats erhöht. Mit einer Gewichtung von 7,74 (i. V. 6,16)% stand Daimler am Jahresende 2013 an vierter Stelle im Deutschen Aktienindex DAX 30. ↗ A.05 Im Dow Jones Euro STOXX 50 war die Aktie mit einem Gewicht von 3,23 (i. V. 2,58)% und damit an siebter Stelle vertreten. Die Daimler-Aktie ist in Frankfurt und Stuttgart notiert. Im Jahr 2013 lag der Börsenumsatz in Deutschland bei 1.029 (i. V. 1.421) Mio. Aktien. Zunehmend wird Daimler auch auf den multilateralen Handelsplattformen und im Over-The-Counter-Markt gehandelt.

A.06

Börsendaten der Daimler-Aktie

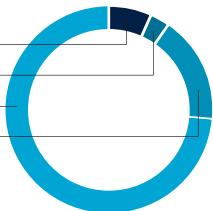
ISIN	DE0007100000
Wertpapierkennnummer	710000
Börsenkürzel	DAI
Tickersymbol Reuters	DAIGn.DE
Tickersymbol Bloomberg	DAI:GR

A.07

Aktionärsstruktur am 31.12. 2013

nach Aktionärsgruppen

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



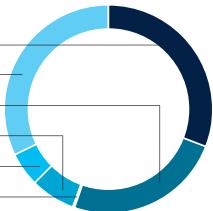
Teilnahme am Belegschaftsaktienprogramm wieder auf gutem Niveau. Im März 2013 konnten bezugsberechtigte Mitarbeiter wieder Belegschaftsaktien erwerben. Wie im Vorjahr wurden eine Kaufpreisvergünstigung und Bonusaktien angeboten. Die Beteiligungsquote lag mit 19,2% auf einem leicht höheren Niveau als im Jahr 2012 (17,3%). An der Aktion haben sich insgesamt 33.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beteiligt. Diese haben insgesamt 519.000 Aktien erworben.

A.08

Aktionärsstruktur am 31.12. 2013

nach Regionen

Deutschland	32,2%
Europa, ohne Deutschland	31,1%
USA	24,4%
Kuwait	6,8%
Asien	5,3%
Sonstige	0,2%



Hauptversammlung wieder mit großem Besucherinteresse. Unsere Hauptversammlung am 10. April 2013 im Internationalen Congress Centrum (ICC) in Berlin besuchten rund 5.000 (i. V. 5.700) Aktionärinnen und Aktionäre. Mit 29,3 (i. V. 44,1)% lag das vertretene Grundkapital (Teilnahmepräsenz zuzüglich Briefwahlstimmen) stark unter dem Niveau des Vorjahres. Ursächlich für den deutlichen Präsenzrückgang, den alle DAX-Unternehmen mit Namensaktien zu verzeichnen hatten, war ein Urteil des Oberlandesgerichts Köln über die Verpflichtung von Legitimationsaktionären zur Abgabe von Stimmrechtsmitteilungen, das zu Unsicherheiten bei ausländischen institutionellen Investoren geführt hat. Zahlreiche dieser Investoren haben daher entschieden, deutschen Hauptversammlungen fernzubleiben. 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 Sari Baldauf und Dr. Jürgen Hambrecht für weitere fünf Jahre in den Aufsichtsrat gewählt. Des Weiteren wählte die Hauptversammlung erstmals Andrea Jung ebenfalls für fünf Jahre in das Gremium.

Alle Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter daimler.com/ir/hv verfügbar. Auf den Ausstellungsflächen des ICC präsentierte Daimler die Technologiekompetenz des Unternehmens und das breite Produktspektrum mit einem Schwerpunkt auf der neuen E-Klasse und den neuen Fahrzeugen des Kompaktwagensegments.

Wiederum umfassende Investor Relations-Aktivitäten.

Auch im Jahr 2013 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, Frankfurt 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 2013 sowie die Geschäftsentwicklung und die Ertragskraft in den einzelnen Geschäftsfeldern und Regionen. Zusätzlich präsentierte Daimler Mitte Juni in Berlin im Rahmen einer produktfokussierten Kapitalmarktveranstaltung mit der S-Klasse das neue Flaggenschiff von Mercedes-Benz. Das Feedback war ausgesprochen positiv. In Peking hat Daimler im Juni an einer Investorenkonferenz teilgenommen und seine Strategie und Position im wichtigen chinesischen Markt erläutert. Anlässlich der IAA Pkw in Frankfurt hat das IR-Team auf einer Konferenz zahlreiche Investoren über die neuesten Entwicklungen bei Daimler informiert und parallel wesentliche Neuvorstellungen präsentierte. Zusätzlich wurde dabei die Leistungsfähigkeit der Fahrassistenzsysteme von »INTELLIGENT DRIVE« erläutert. Ein weiterer Schwerpunkt des Jahres war der Kapitalmarkttag Ende September im Lkw-Werk in Wörth. Dort informierte das neue Führungsteam von Daimler Trucks über die Strategien, Stoßrichtungen und Ziele des Geschäftsfelds. Die Audioaufzeichnung und die Präsentationsgrafiken der Veranstaltung können über unseren Internetauftritt unter daimler.com/ir/event/d abgerufen werden.

Als ergänzendes Angebot haben wir erstmals nachhaltigkeitsorientierte Investoren und Analysten eingeladen, am Daimler Sustainability Dialogue 2013 teilzunehmen. Auf der Veranstaltung in Stuttgart debattierten Vertreter von Nicht-Regierungsorganisationen, Verbänden, Gewerkschaft und Kommunen sowie Daimler-Vertreter wichtige Nachhaltigkeitsthemen des Unternehmens.

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

Der Geschäftsbericht für das Jahr 2012 konnte sowohl in der Druck- als auch in der Online-Version internationale Wettbewerbe für sich entscheiden. Die Inhalte des Online-Geschäftsberichts 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 immer mehr Zuspruch. Im Jahr 2013 haben rund 88.000 (i. V. 86.000) 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 beigetragen haben, die Umwelt zu schonen und Kosten zu sparen. Wie in früheren Jahren haben wir unter diesen Aktionären über ein Gewinnspiel attraktive Preise verlost. Den Zugang und weitere Informationen zum e-service für Aktionäre finden Sie im Internet unter <https://register.daimler.com>.

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

Im Jahr 2013 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 im Euro-Markt platziert. So emittierte die Daimler Finance North America LLC im Januar und August 2013 im US-amerikanischen Kapitalmarkt Anleihen mit zwei-, drei- und fünfjähriger Laufzeit mit einem Gesamtvolumen von 6 Mrd. US-. Die Daimler AG begab im Verlauf des Jahres Anleihen mit einem Volumen von insgesamt 4,5 Mrd. €. Darunter waren auch Anleihen mit längeren Laufzeiten von acht und zehn Jahren. Zusätzlich wurde eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedensten Währungen sowohl im Euromarkt als auch in Kanada, Südafrika, Mexiko, Thailand, Brasilien, Argentinien und Südkorea begeben.

Zum Jahresende 2013 hatten Gesellschaften des Daimler-Konzerns Anleihen in einem Volumen von 38,7 (i. V. 35,7) Mrd. € ausstehen.

Neben der Finanzierung durch Anleihen hat Daimler im Jahr 2013 in geringem Umfang auch Commercial Paper emittiert. Im Berichtsjahr wurden zudem in den USA und in Deutschland aufgrund des sehr günstigen Marktumfelds mehrere Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen durchgeführt. So wurde in den USA durch die Emission von ABS-Papieren, die durch Leasing- oder Kreditforderungen unterlegt sind, ein Refinanzierungsvolumen von insgesamt 4,3 Mrd. US-\$ generiert. Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Bank mit Kreditforderungen unterlegte ABS-Anleihen in einem Volumen von 0,9 Mrd. € bei europäischen Investoren platziert.

 vgl. S. 97 f.

Ziele und Strategie.

Unser oberstes Unternehmensziel ist es, nachhaltig profitabel zu wachsen und damit den Wert des Unternehmens kontinuierlich zu steigern. In all unseren Geschäften streben wir die Spitzenposition an. Um dies zu erreichen, haben wir für den Konzern vier strategische Wachstumsfelder definiert, die wir in den kommenden Jahren durch die Wachstumsstrategien der Geschäftsfelder umsetzen. Diese werden von Effizienzprogrammen begleitet, mit denen wir unser Wachstum auf eine solide finanzwirtschaftliche Basis stellen.

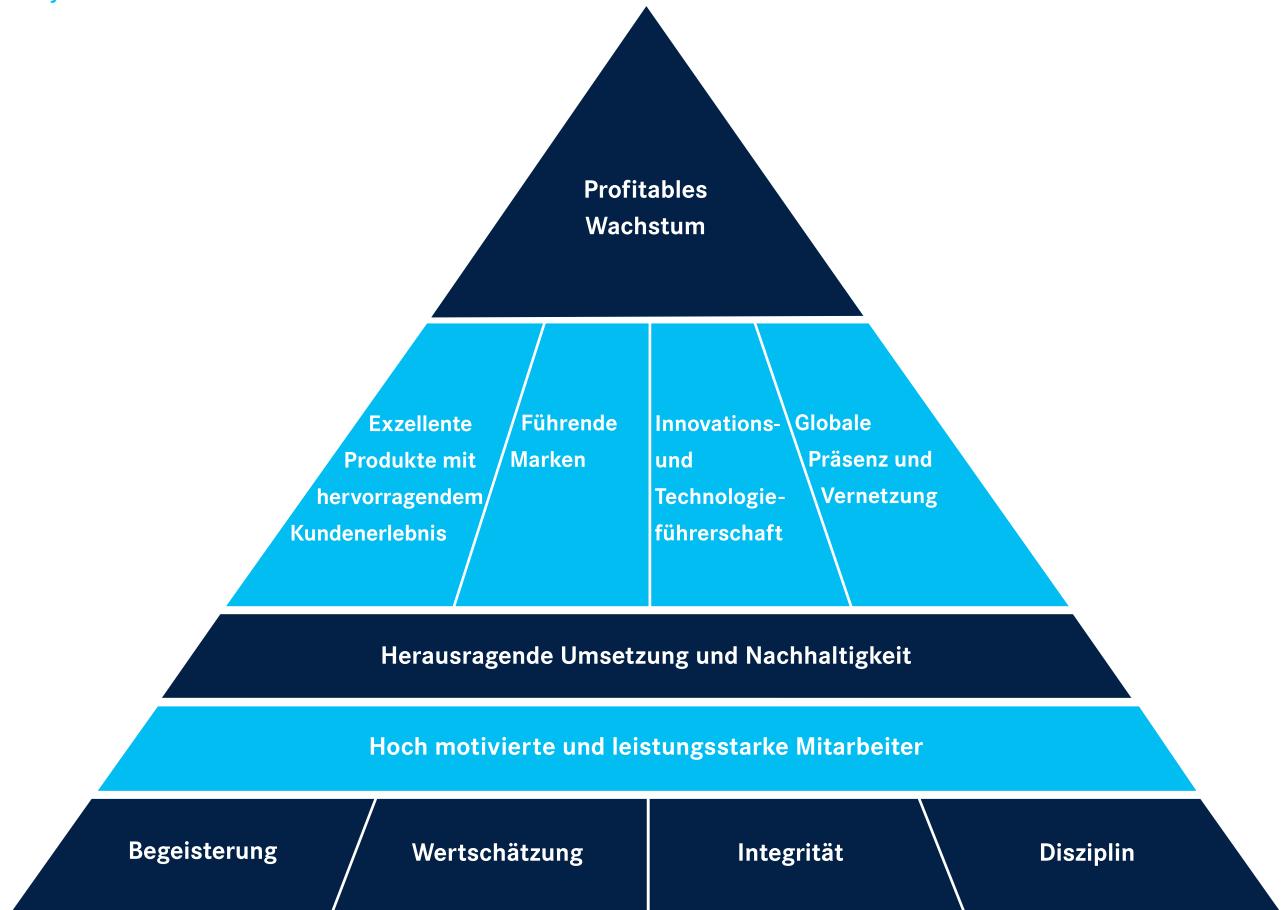
Der Kunde im Fokus. Im Zentrum unseres Handelns stehen die Wünsche unserer Kunden. Wir wollen sie begeistern mit – faszinierenden Premiumautomobilen, die bei Design, Sicherheit, Komfort, Wertanmutung, Zuverlässigkeit und Umweltfreundlichkeit Maßstäbe setzen,
– Nutzfahrzeugen, die die Besten in ihrem jeweiligen Wettbewerbsumfeld sind,
– herausragenden Serviceleistungen rund um diese Produkte sowie
– neuen, kundenorientierten Mobilitätslösungen, die die Möglichkeiten zunehmender Digitalisierung ausschöpfen.

Zielsystem. ↗ A.09 Unser oberstes Unternehmensziel ist es, nachhaltig profitabel zu wachsen und damit den Wert des Unternehmens kontinuierlich zu steigern. In all unseren Geschäften streben wir die Spitzenposition an. Mit unseren Marken, Produkten und Dienstleistungen begeistern wir unsere Kunden. Unsere Kernmarke Mercedes-Benz nimmt dabei eine zentrale Rolle ein. Mit wegweisenden Technologien unterstreichen wir unsere Vorreiterposition bei umweltverträglichen Antriebstechnologien und in der Sicherheit. Unsere globale Präsenz stärken wir, indem wir unsere Position in den traditionellen Märkten sichern und gleichzeitig in neuen Märkten wachsen. Herausragende Umsetzung und Effizienz sowie motivierte und leistungsstarke Mitarbeiter sind die Grundlage für den künftigen Unternehmenserfolg. Dabei bestimmt der Grundsatz der Nachhaltigkeit unser unternehmerisches Handeln: in den Bereichen Ökonomie, Corporate Governance, Umweltschutz und Sicherheit sowie in unseren Beziehungen zu Mitarbeitern, Kunden und der Gesellschaft insgesamt. Die vier Unternehmenswerte Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin bilden das Fundament unseres Handelns und tragen dazu bei, dass wir unsere Ziele erreichen. Ein zentraler Grundsatz gilt dabei für alles, was wir tun: Kein Geschäft auf der Welt ist es wert, dass wir gegen Gesetze, Regelungen oder ethische Standards verstoßen. Für uns gehören Integrität und Geschäftserfolg zusammen. Deshalb wollen wir auch bei der Integrität an der Spitze im Wettbewerb stehen.

Klarer Führungsanspruch in allen Geschäften. Mit unserer Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020« streben wir im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars bis zum Ende der Dekade die Führungsrolle bei Premiumfahrzeugen an. Dies bedeutet, dass wir mit Bezug auf die Marke, das Produktangebot, das Absatzvolumen und auch bei der Profitabilität an der Spitze des Wettbewerbs stehen wollen. Die Marke smart wird ihre Vorreiterrolle bei urbaner Mobilität weiter ausbauen. Bei Daimler Trucks wollen wir die Position der Nummer eins im globalen Lkw-Geschäft weiter festigen. Mercedes-Benz Vans strebt mit der strategischen Initiative »Vans goes global« weiteres profitables Wachstum auch außerhalb der bisherigen Märkte und Marktsegmente an. Daimler Buses hat sich zum Ziel gesetzt, seine Spitzenposition bei Bussen über 8 t zulässigem Gesamtgewicht weiter zu stärken. Daimler Financial Services zielt auf die Position als bester herstellergbundener Finanzdienstleister und wird gemeinsam mit unserem Automobilgeschäft sowie zusätzlich im Bereich Mobilitätsdienstleistungen weiter wachsen. Dabei stützen wir uns in allen Geschäftsfeldern verstärkt auf Innovationen an der Schnittstelle zu digitalen Technologien.

A.09

Zielsystem



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

Vier strategische Wachstumsfelder. Über vier strategische Wachstumsfelder wollen wir unsere Ziele erreichen. ↗ [A.10](#)

- Wir werden
- das Kerngeschäft stärken,
 - in neuen Märkten weiter wachsen,
 - in »grünen« Technologien und bei Sicherheit führend sein und
 - die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte und Dienstleistungen 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 unter dem Begriff »Customer Dedication« noch stärker nach Geschäftsfeldern auf. Damit sind wir näher am Kunden, verringern die Komplexität und werden flexibler und schneller.

Mit einer umfassenden Modelloffensive wird das Produktprogramm von **Mercedes-Benz Cars** bis zum Jahr 2020 in allen Segmenten erweitert. Die in nur drei Monaten in allen Regionen eingeführte neue S-Klasse bildet dabei nicht nur die Spitzenspitze unseres Mercedes-Benz Pkw-Programms, sondern der automobilen Entwicklung schlechthin. Die S-Klasse besetzt einmal mehr die Spitzenposition in den Bereichen Sicherheit, Komfort und Luxus. Im Jahr 2014 folgen das S-Klasse Coupé, der neue GLA, die C-Klasse und der neue smart als Zwei- und Viersitzer. Im Zuge dieser Produkterneuerung und -erweiterung entwickeln wir auch unsere Marken konsequent weiter. »Das Beste oder nichts« dient als Anspruch, die Spitzenposition der Marke Mercedes-Benz weiter zu festigen. Insbesondere mit neuen Modellen der Kompaktklasse wollen wir gezielt jüngere Zielgruppen erreichen. In unserer Marken- und Unternehmenskommunikation setzen wir verstärkt digitale

Medien ein. Mit neuen Verkaufsformaten wie »Mercedes-Benz connect me« oder temporären Formaten, zum Beispiel den mobilen Verkaufspavillons für die neue A-Klasse, schaffen wir Begegnungspunkte, um auch mit neuen Kunden in Kontakt zu treten. Mit dem Ziel, nachhaltig profitabel zu wachsen, haben wir unsere Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020« um das Programm »Fit for Leadership« ergänzt.

Mit Fit for Leadership wollen wir die Ertragskraft von Mercedes-Benz Cars weiter verbessern. Dazu verstärken wir bestehende Effizienzmaßnahmen wie etwa die Architektur- und Modulstrategie oder den Ansatz, steigende Material- und Produktionskosten zu kompensieren. Außerdem ergänzen wir das bestehende Programm um weitere Maßnahmen. Zudem besteht Fit for Leadership auch aus einer strukturellen Komponente, durch die wir unser Geschäftssystem nachhaltig auf Effizienz und Wachstum ausrichten.

Bei **Daimler Trucks** steht seit Jahren die Umsetzung einheitlicher Produktplattformen bei Fahrzeugen und Komponenten im Vordergrund. Dabei gilt der Grundsatz »So global wie möglich, so lokal wie nötig«. Mit dem neuen Atego sowie den Sonderfahrzeugen Unimog, Econic und SLT haben wir die Euro-VI-Produktoffensive bei Mercedes-Benz Lkw abgeschlossen. Mit unserem aktuellen Produktprogramm bei Daimler Trucks sind wir so breit und stark aufgestellt wie noch nie zuvor. Zugleich haben wir ein weltweites Produktionsnetzwerk mit hoher Flexibilität aufgebaut. Mit unserem Programm »Daimler Trucks #1« wollen wir unsere Profitabilitätsziele nachhaltig absichern. Dabei konzentrieren wir uns einerseits auf die Steigerung der Effizienz in den operativen Einheiten. Andererseits wollen wir durch bereichsübergreifende Initiativen das Zusammenspiel der einzelnen Geschäftseinheiten und Funktionen verbessern und dadurch das Potenzial unserer globalen Aufstellung noch besser ausschöpfen. Ein wichtiger Schritt in diesem Zusammenhang ist die Bündelung des Asien-Geschäfts in einem integrierten Ansatz, dem »Asia Business Model«. Durch die Kooperation der beiden eigenständigen Gesellschaften Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation und der Daimler India Commercial Vehicles in den Bereichen Produktentwicklung, Produktion, Einkauf, Vertrieb und Finanzen sollen Synergien realisiert und mehr 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 Transportern, des Mercedes-Benz Sprinter, sowie der Markteinführung der neuen V-Klasse und des Vito im Jahr 2014 sind wir für die Zukunft produktseitig sehr gut aufgestellt. Die neue V-Klasse rückt nicht nur in der Namensgebung, sondern auch im Produktkonzept noch näher in Richtung Pkw und kreiert damit das neue Segment der Premium-Großraumlimousine.

Mit neuen Produkten und sparsamen Motoren stärkt das Geschäftsfeld **Daimler Buses** seine Wettbewerbsposition. Der neue Reisebus Setra TopClass 500 setzt erneut den Maßstab im Design und in der Technik im Segment der Luxus-Reisebusse. Daimler Buses bietet bereits seit dem Jahr 2013 das komplette europäische Produktprogramm seiner Marken Mercedes-Benz und Setra mit Euro-VI-Technologie an. Die Abgasstufe ist seit Januar 2014 in der EU verbindlich. Darüber hinaus arbeitet Daimler Buses weiter daran, eine angemessene Profitabilität langfristig abzusichern, in neuen Technologien und den Produkten führend zu sein und seine Position auch international weiter auszubauen.

Daimler Financial Services setzt ebenfalls auf profitables Wachstum – und das in mehrfacher Hinsicht: 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. Im Bereich Mobilität für Individualkunden hat Daimler Financial Services seine Dienstleistungen in einer eigenen Gesellschaft, der »Daimler Mobility Services GmbH«, gebündelt.

In neuen Märkten wachsen. Das Wachstum der weltweiten Automobilnachfrage wird in den kommenden Jahren zum größten Teil in den Märkten außerhalb Europas, Nordamerikas und Japans stattfinden. Zwar stärken wir auch weiterhin unsere Position in den traditionellen Märkten, darüber hinaus wollen wir jedoch vor allem in Brasilien, Russland, Indien und China, den sogenannten BRIC-Staaten, wachsen. Um die Absatzziele von Mercedes-Benz Cars zu erreichen, verstärken wir unsere lokalen Aktivitäten insbesondere in China und Brasilien.

In **China** erhöhen wir die Kapazitäten für die bereits vor Ort gefertigten Baureihen. Zusätzlich werden wir dort ab 2014 auch den neuen kompakten Geländewagen GLA produzieren. Ein neues Motorenwerk für Vierzylinder-Motoren wurde im November 2013 eröffnet. Gleichzeitig bauen wir unser Vertriebsnetz in China aus. 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 wird im Jahr 2014 in China eingeführt. Bei den mittelschweren und schweren Lkw setzen wir in China auf die Zusammenarbeit mit unserem Partner Foton. Mercedes-Benz Vans produziert in Kooperation mit Fujian Benz Automotive Corporation die Modelle Vito, Viano und Sprinter für den chinesischen Markt.

A.10**Strategische Wachstumsfelder**

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 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, expandieren wir weiter in Kooperation mit unserem Partner Kamaz. 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 2014 werden wir weitere neue Modelle auf den Markt bringen. Damit bedient Daimler die steigende Nachfrage nach robusten und zuverlässigen Lkw. Daimler Buses hat die lokalen Geschäftsaktivitäten in die Daimler India Commercial Vehicles integriert und baut eine lokale Busproduktion vor Ort auf.

Parallel zur Erweiterung des internationalen Produktionsnetzwerks verstärken wir unser internationales Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk beispielsweise in China und Indien.

Das Geschäftsfeld Daimler Financial Services baut in Verbindung mit den Wachstumsstrategien der Geschäftsfelder sukzessive seine Geschäftsaktivitäten weiter aus. 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. Bereits im Jahr 2013 konnten wir den CO₂-Ausstoß der in der Europäischen Union neu zugelassenen Fahrzeuge von Mercedes-Benz Cars im Durchschnitt auf 134 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.

Mit unseren neuen Motoren haben wir in der S-Klasse im Vergleich zum Vorgänger den Verbrauch um rund 20% gesenkt. Mit dem S 500 PLUG-IN HYBRID bieten wir im zweiten Halbjahr 2014 die sparsamste S-Klasse aller Zeiten an. vgl. S. 108 Weltweit haben wir als erster Automobilhersteller die Lithium-Ionen-Batterie in einem Pkw mit Hybridantrieb in Serie gebracht.

Unser Spektrum an lokal emissionsfreien Fahrzeugen mit Batterie- oder Brennstoffzellenantrieb ist einzigartig in der Automobilbranche: Es reicht vom Pkw über Transporter bis zu leichten Lkw und Bussen, sodass wir damit nahezu alle Mobilitätsanforderungen auf der Straße abdecken können. Dank des smart fortwo electric drive¹ waren wir im Jahr 2013 in Deutschland führend bei den Zulassungen von Elektrofahrzeugen. Im Jahr 2014 wird das Angebot an Elektrofahrzeugen um die neue B-Klasse Electric Drive² weiter ergänzt. Gemeinsam mit Ford und unserem strategischen Kooperationspartner Nissan treiben wir die Kommerzialisierung von Brennstoffzellenfahrzeugen weiter voran. Um die notwendige Infrastruktur bereitzustellen, kooperieren wir beim Ausbau des Wasserstoff-Tankstellennetzes in Deutschland mit führenden Industrieunternehmen.

Wir waren der erste Lkw-Hersteller, der sein komplettes europäisches Produktprogramm schon vor Inkrafttreten der Euro-VI-Abgasnorm zum Jahresbeginn 2014 auf die neue Vorschrift umgestellt hat. Trotz aufwendiger Abgasnachbehandlung konnten wir in allen Baureihen Einsparungen im Verbrauch realisieren: Der Actros ist der wirtschaftlichste Lkw in seinem Marktsegment in Europa, der Freightliner Cascadia Evolution der sparsamste Lkw in Nordamerika. Auch bei den Bussen haben wir mit der neuen Abgasnorm Euro VI eine Verbesserung im Verbrauch von bis zu 8 % im Vergleich zu Euro V erreicht. Bei der Hybridtechnologie sind wir führend und verkaufen weltweit die meisten Nutzfahrzeuge mit Hybridantrieb.

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 %.

Unser Ziel ist es, nicht nur bei unseren Produkten »grüner« zu werden, wir haben unsere Aktivitäten zur Emissionsreduzierung auch auf weitere relevante Stufen der Wertschöpfung ausgedehnt.

Auch was die aktive und passive Sicherheit betrifft, werden wir bei Pkw und Nutzfahrzeugen unsere Vorreiterrolle weiter ausbauen. Mit den Sicherheits- und Assistenzsystemen der neuen S-Klasse haben wir den Anspruch untermauert, das sicherste Auto der Welt zu bauen. Mit dem Forschungsfahrzeug S 500 INTELLIGENT DRIVE markieren wir einen Meilenstein auf dem Weg vom selbst bewegten (automobilen) zum selbstständigen (autonomen) Fahren. Bereits Ende dieser Dekade wollen wir in einem Serienfahrzeug autonomes Fahren ermöglichen. Auch bei den Nutzfahrzeugen ist Sicherheit ein zentrales Thema. Mit dem Notbremsassistenten Active Brake Assist 3, mit dem das Fahrzeug vor stehenden Hindernissen durch Vollbremsung zum Stillstand gebracht wird, sind wir der einzige Hersteller am Markt. Wir erfüllen damit bereits eine Norm, die erst im Jahr 2015 für alle Neufahrzeuge Pflicht wird.

Die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte und Dienstleistungen maßgebend vorantreiben. Mehr als die Hälfte der heutigen Weltbevölkerung lebt in Städten, und dieser Anteil nimmt weiter zu. Digitale Technologien verändern unsere Produkte, unsere Marken- und Unternehmenskommunikation und unsere Arbeitswelt. Damit einhergehend steigt der Bedarf unserer Kunden an individuellen, bedarfsgerechten und komfortablen Mobilitätslösungen.

Für Daimler entstehen dadurch neue Geschäftspotenziale, die wir mit neuen und innovativen Angeboten konsequent nutzen wollen. Hierzu zählen verschiedene Mobilitätskonzepte für den privaten, geschäftlichen und öffentlichen Bereich, zum Beispiel car2go, CharterWay, Bus Rapid Transit (BRT) oder die Mobilitätsplattform »moovel«. Wir wollen das Geschäft mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen weiter ausbauen und haben dazu unsere Mobilitätsdienstleistungen für den Individualkunden in einer Gesellschaft gebündelt. car2go, unser erstes und erfolgreichstes Geschäft bei Mobilitätsdienstleistungen, bauen wir in den nächsten Jahren weiter aus. Bis zum Jahresende 2013 hatten sich bereits nahezu 600.000 Kunden in 25 Städten Europas und Nordamerikas registriert. Mit der integrierten Mobilitätsplattform moovel bieten wir unseren Kunden die Möglichkeit, unterschiedliche private und öffentliche Mobilitätsangebote optimal miteinander zu verbinden und künftig auch über ein Bezahlsystem abzurechnen.

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

2 B-Klasse Electric Drive: Markteinführung zunächst in den USA im 2. Quartal 2014.

Darüber hinaus investieren wir in strategische Partnerschaften mit verschiedenen Start-up-Unternehmen, wie Flixbus oder mytaxi. Im Bereich innovativer Dienstleistungen erproben und erweitern wir unsere Angebote insbesondere auf der Grundlage zunehmender Digitalisierung und Vernetzung. Zu diesen Angeboten zählen zum Beispiel das Online-Portal für Auto-finanzierungskunden in der Region Asien/Pazifik oder das Servicesystem »Detroit Connect« für unsere Lkw in den USA. Dort wird mittels einer Onboard-Diagnose aus dem Fahrzeug heraus über das zentrale Service Center des Motorenherstellers Detroit alles Nötige veranlasst, damit ein Werkstattbesuch möglichst reibungslos und schnell durchgeführt werden kann. Darüber hinaus testen wir in Pilotprojekten den Online-Verkauf von Pkw. Im Rahmen von »Digital Life« verbinden wir die Themenfelder Arbeitswelt, Unternehmens- und Markenkommunikation, Kunde und Produkt sowie neue Geschäftschancen.

Somit arbeiten wir an fahrzeugnahen Konzepten zur Gestaltung der künftigen Mobilität und setzen gleichzeitig auf Wachstum in allen Segmenten, Märkten und Geschäften.

Umfangreiche Investitionen in die Zukunft des Unternehmens. Um unsere Wachstumsstrategie mit neuen Produkten, neuen Technologien und modernen Produktionskapazitäten umzusetzen, führen wir unsere Investitions-offensive in den kommenden Jahren mit Nachdruck fort. Insgesamt werden wir deshalb in den Jahren 2014 und 2015 rund 11 Mrd. € in Sachanlagen sowie 11 Mrd. € in Forschungs- und Entwicklungsprojekte investieren. ↗ **A.11 bis A.14**

Die Sachinvestitionen gehen im Wesentlichen in die Produktionsvorbereitungen für unsere neuen Modelle, die Modernisierung unserer Produktionsanlagen in Deutschland, die lokale Produktion in den Wachstumsmärkten sowie den Ausbau unserer Vertriebsorganisation. ☰ vgl. S. 96

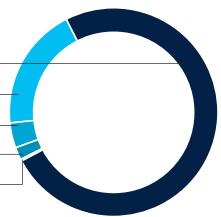
Unsere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung fließen vor allem in neue Produkte sowie innovative Antriebs- und Sicherheitstechnologien. Bis zum Jahr 2020 werden wir insgesamt rund 30 neue Pkw-Modelle auf den Markt bringen, und auch bei den Nutzfahrzeugen werden wir unser Modellangebot konsequent weiterentwickeln. Darüber hinaus wollen wir den Verbrauch unserer Fahrzeuge und damit auch die CO₂-Emissionen weiter deutlich reduzieren und im Bereich Sicherheit und autonomes Fahren Maßstäbe setzen. ☰ vgl. S. 106 f.

A.11

Sachinvestitionen 2014 – 2015

in %

Mercedes-Benz Cars	75 %
Daimler Trucks	19 %
Mercedes-Benz Vans	4 %
Daimler Buses	2 %
Daimler Financial Services	0,3 %



A.12

Sachinvestitionen

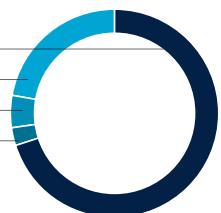
	Ist 2012	Ist 2013	2014 – 2015
in Milliarden €			
Daimler-Konzern	4,8	5,0	10,7
Mercedes-Benz Cars	3,5	3,7	8,1
Daimler Trucks	1,0	0,8	2,0
Mercedes-Benz Vans	0,2	0,3	0,4
Daimler Buses	0,1	0,1	0,2
Daimler Financial Services	0,02	0,02	0,03

A.13

Forschungs- und Entwicklungsleistungen 2014 – 2015

in %

Mercedes-Benz Cars	70 %
Daimler Trucks	22 %
Mercedes-Benz Vans	5 %
Daimler Buses	3 %



A.14

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

	Ist 2012	Ist 2013	2014 – 2015
in Milliarden €			
Daimler-Konzern	5,6	5,4	11,0
Mercedes-Benz Cars	3,9	3,8	7,7
Daimler Trucks	1,2	1,1	2,4
Mercedes-Benz Vans	0,4	0,3	0,6
Daimler Buses	0,2	0,2	0,3

Effizient wirtschaften – profitabel wachsen.

Neue Spitzenprodukte und optimierte Abläufe bringen Wachstum und Effizienz nachhaltig zusammen. Mit einem breit gefächerten Spektrum an Aktivitäten verfolgen unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konzernweit ein und dasselbe Ziel: Die Kunden zu begeistern sowie Daimler noch effizienter und erfolgreicher zu machen. Wie dieses größte Wachstumsprogramm in unserer Unternehmensgeschichte in allen Geschäftsfeldern rund um den Globus leidenschaftlich in die Tat umgesetzt wird, zeigen Ihnen die folgenden Seiten.



Attraktive und faszinierende Produkte.

Seite 34



Wachstum durch weltweite Präsenz.

Seite 40



Innovations- und Technologieführerschaft.

Seite 46



Finanzdienstleistungen nach Maß.

Seite 52



Wegweisende Mobilitätskonzepte.

Seite 56



Effizienzsteigerung in allen Geschäftsfeldern.

Seite 60



Motivierte und leistungsstarke Mitarbeiter.

Seite 64



Erstklassige Kundenbetreuung.

Seite 68



Integrität als Basis für unseren Erfolg.

Seite 72



Der brandneue
Mercedes-Benz GLA
lässt auf und abseits
der Straße die Herzen
höher schlagen.



Jünger, effizienter
und vielfältiger denn je.
Unser breitestes
Produktpotfolio aller
Zeiten ist eine exzellente
Basis, um Kunden zu
binden und Neukunden
zu gewinnen.

Attraktive und faszinierende
Produkte. Menschen begeistern.



Attraktive und faszinierende Produkte.



Nach der begehrten S-Klasse Limousine verbreitern wir die Spitze unseres Modellprogramms. Das Concept S-Class Coupé vermittelt einen Ausblick auf das neue sportliche Luxusmodell von Mercedes-Benz.

»Neue Fahrzeuge in allen Klassen und über das gesamte Modellspektrum geben die Impulse für unser nachhaltig profitables Wachstum.«

S-Klasse-Jahre sind immer etwas Besonderes – 2013 war es wieder so weit: Das neue Flaggschiff von Mercedes-Benz und meistverkaufte Luxusfahrzeug der Welt wurde in Rekordzeit in allen Kernmärkten eingeführt und von den Kunden sofort begeistert angenommen. Auch die neue Mercedes-Benz E-Klasse als erfolgreiches Volumenmodell und Herzstück der Wachstumsstrategie von Daimler startete mit einer erstklassigen Kundenresonanz.

Angriff mit der besten Sternenflotte.

Der neue GLA ist bereits das vierte von insgesamt fünf Modellen junger Kompakter mit Stern. Mit dem sportlichen Geländewagen treiben wir die Offensive im Wachstumsmarkt der Premiumkompaktwagen konsequent voran. Ein weiteres Erfolgskapitel schlägt Daimler Anfang 2014 mit der komplett neu entwickelten C-Klasse auf, der volumenstärksten

Baureihe von Mercedes-Benz. Mit ihrem sinnlich-klaren Design, den technischen Innovationen, der umfangreichen Serienausstattung sowie den beispielhaften Emissions- und Verbrauchswerten erfüllt auch das neue Modell die höchsten Ansprüche im Segment.

Mercedes-Benz ist heute die am schnellsten wachsende Premiummarke – nicht zuletzt auch durch unsere junge Kompaktwagen-Generation.

Den anhaltenden Erfolg am Markt belegen nicht nur unsere deutlichen Absatzzuwächse, sondern auch zahlreiche nationale und internationale Preise. So bestätigte die Interbrand-Studie »Best Global Brands 2013« einmal mehr die Strahlkraft von Mercedes-Benz mit der Auszeichnung »wertvollste Premium-Automobilmarke der Welt« sowie »wertvollste europäische Marke«.



Die neue Mercedes-Benz C-Klasse bietet mit Leichtbaukonzept, Touchpad und Head-up-Display, agilem Fahrwerk und vorbildlichen Assistenzsystemen eine Wertanmutung, die sich in der Summe anfühlt wie ein »Upgrade auf eine höhere Klasse«.



Attraktive und faszinierende Produkte.



Bild oben: Die neue V-Klasse ist die Großraumlimousine von Mercedes-Benz – überzeugend in Wertigkeit, Sicherheit und Effizienz auf höchstem Niveau, wie alle Fahrzeuge mit dem Stern. Bild unten: Als neue Kraft am Bau adressiert der Mercedes-Benz Arocs die breit gefächerten Branchenanforderungen mit einer einmaligen Variantenvielfalt.



Mit an Bord bei der neuen Setra TopClass 500 ist der im Reisebus-Segment einzigartige vorausschauende Tempomat Predictive Powertrain Control (PPC).

Das A-Team ist weiter auf der Erfolgsspur: Nach dem Actros für den Fernverkehr und dem Antos für den schweren Ver- teilverkehr startete der neue Arocs, der den erfolgreichen Kurs von Mercedes-Benz Trucks konsequent fortführt. Der neue Spezialist für das Baugewerbe wird seit seiner Weltpremiere mit großem Interesse aufgenommen und trägt zum Ausbau der Spitzenposition von Daimler im europäischen Lkw-Markt bei.

Die größte Produktoffensive in der Geschichte von Daimler stärkt unsere Position als Nummer 1 im globalen Nutzfahrzeugmarkt.

Einmal mehr legt der Mercedes-Benz Sprinter die Messlatte nach oben – und das vom Serienstart des neuen Modells weg. Der weltweite Verkaufsschlager im 3,5-Tonnen-Segment ist eine der wichtigsten Säulen unserer globalen Wachstumsstrategie in der Transportersparte. Ein nachhaltiger Erfolg, zu dem auch der neue Vito und die neue V-Klasse von Mercedes-Benz einen Beitrag leisten.

Unsere Zukunftsstrategie: für jeden Anspruch und Einsatz klar zugeschnittene Modelle.

Weiterhin den ersten Platz im Busgeschäft sichern wir uns mit der neuen Setra TopClass 500. Dieses Modell repräsentiert unsere herausragende Technologiekompetenz und komplettiert das Premiumportfolio von Daimler Buses.

Unsere innovativen Fahrzeuge erfüllen schon heute viele Mobilitätsanforderungen von morgen.

Als erster Nutzfahrzeughersteller ging Daimler mit einer kompletten Euro-VI-Flotte bei den Lkw und Bussen an den Start. Mit diesen zukunftsweisenden Produkten erfüllen wir nicht nur die anspruchsvollen gesetzlichen Normen, sondern erreichen auch unsere Absatzziele.



Fahrzeugproduktion in China für China. Mit der Erweiterung des Pkw-Werks in Beijing stehen die Zeichen für Daimler weiter auf Wachstum.



Das Potenzial der internationalen Automobilmärkte bleibt enorm.

Durch erweiterte lokale Kapazitäten für Forschung, Entwicklung und Produktion, optimierte Strukturen und strategische Kooperationen bewegen wir dort künftig noch mehr.

Wachstum durch weltweite Präsenz.
Erfolgskurs in Zukunftsmärkten.



Im indischen Chennai fertigt Daimler zusätzlich zu den Lkw der Marke BharatBenz für den lokalen Markt auch FUSO Lkw, die innerhalb Asiens und nach Afrika exportiert werden.

China ist weltweit der größte Automobilmarkt – mit weiterhin hervorragenden Aussichten. Unser Engagement in diesem Erfolgsmarkt stellen wir daher auf ein noch breiteres Fundament. So erweiterte Mercedes-Benz nicht nur die Produktionskapazitäten im Pekinger Werk Beijing Benz Automotive Company (BBAC), sondern errichtete auch ein neues Forschungs- und Entwicklungszentrum. Außerdem wurde das erste Pkw-Motorenwerk außerhalb Deutschlands exklusiv für die lokale Fahrzeugproduktion eröffnet.

Gerüstet für die am schnellsten und stärksten wachsenden Fahrzeugmärkte.

Einen weiteren Meilenstein für die Umsetzung der China-Strategie von Daimler markierte auch die Einführung der Langversion der neuen Mercedes-Benz E-Klasse. Das neue Modell läuft im BBAC-Werk vom Band und ist maßgeschneidert für den chinesischen Markt.

Nah am Kunden – für die Kunden: mit lokaler Produktion und einer Produktpalette nach Maß.

Auch der Zukunftsmarkt Brasilien bietet beste Perspektiven. Als bedeutender Absatzmarkt für Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge erlebt das Land durch die bevorstehende Fußballweltmeisterschaft und die Olympischen Spiele einen zusätzlichen Boom. Günstige Voraussetzungen, um unsere Position als wichtigster Lkw- und Bushersteller Lateinamerikas weiter auszubauen.

»Der internationale Produktionsverbund sowie die global aufgestellte Forschung und Entwicklung spielen bei unserer Wachstumsstrategie eine Schlüsselrolle.«



Durch die Erweiterung der Nutzfahrzeugproduktion auf den Standort Juiz de Fora kann Mercedes-Benz do Brasil die steigende Nachfrage in Lateinamerika perfekt bedienen.

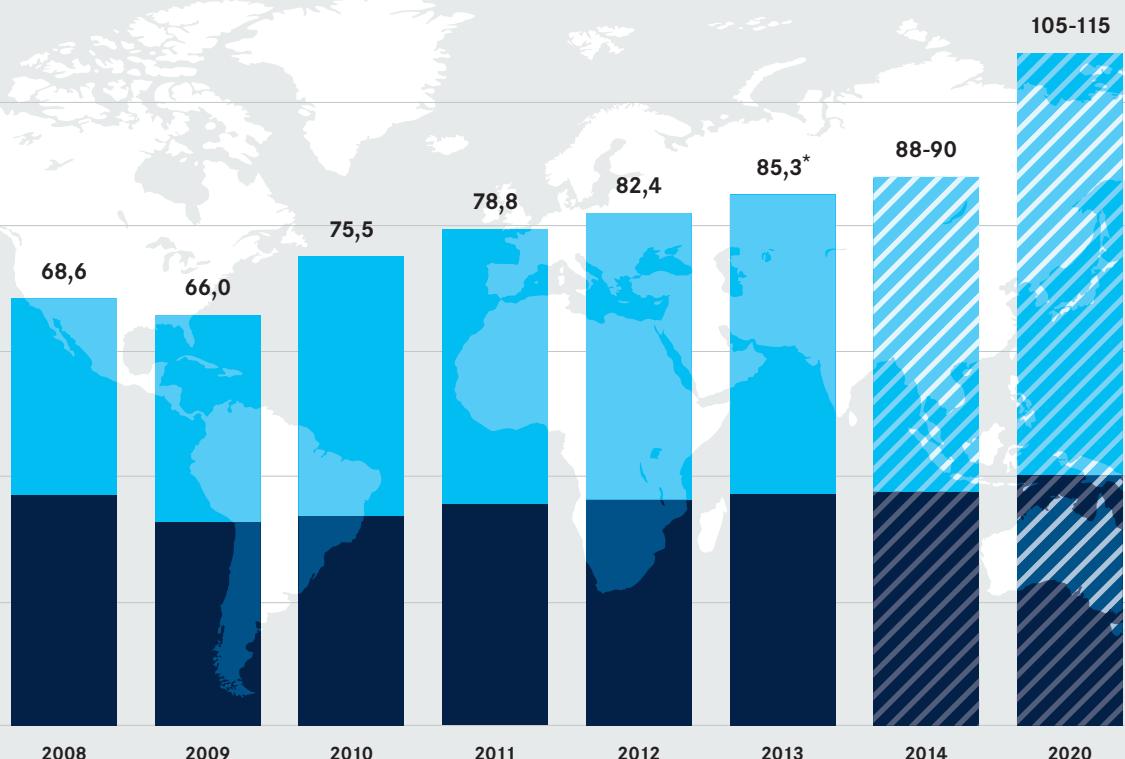


»Das weltweite Wachstum der Automobilmärkte findet hauptsächlich in den Schwellenländern statt – Daimler ist vor Ort.«

B.01

Weltweite Automobilmärkte.

Glänzende Wachstumsperspektiven für die weltweiten Automobilmärkte



Marktvolumen Pkw und Nutzfahrzeuge in Mio. Einheiten.

■ Triade:
NAFTA
Westeuropa
Japan

■ Übrige Märkte

■ Prognose

* Vorläufige Zahlen

Quelle: IHS Automotive



Größter Standort für Forschung und Entwicklung außerhalb Deutschlands – und Teil unserer weltweiten Wachstumsstrategie:
das neu eröffnete Mercedes-Benz Research and Development Center India in Bangalore.

In São Bernardo do Campo produziert Daimler seit den 1950er-Jahren Lkw, Busfahrgestelle, Motoren, Getriebe und Achsen für Lateinamerika. Um von den Wachstumsperspektiven der brasilianischen Wirtschaft optimal profitieren zu können, vergrößerten und modernisierten wir nicht nur unser Traditionswerk, sondern etablierten mit Juiz de Fora auch einen weiteren Produktionsstandort. Hier fertigt Mercedes-Benz do Brasil den bewährten Mercedes-Benz Actros sowie den Accelo, einen Leicht-Lkw für den lateinamerikanischen Markt.

Massive Absatzpotenziale weiter ausschöpfen.

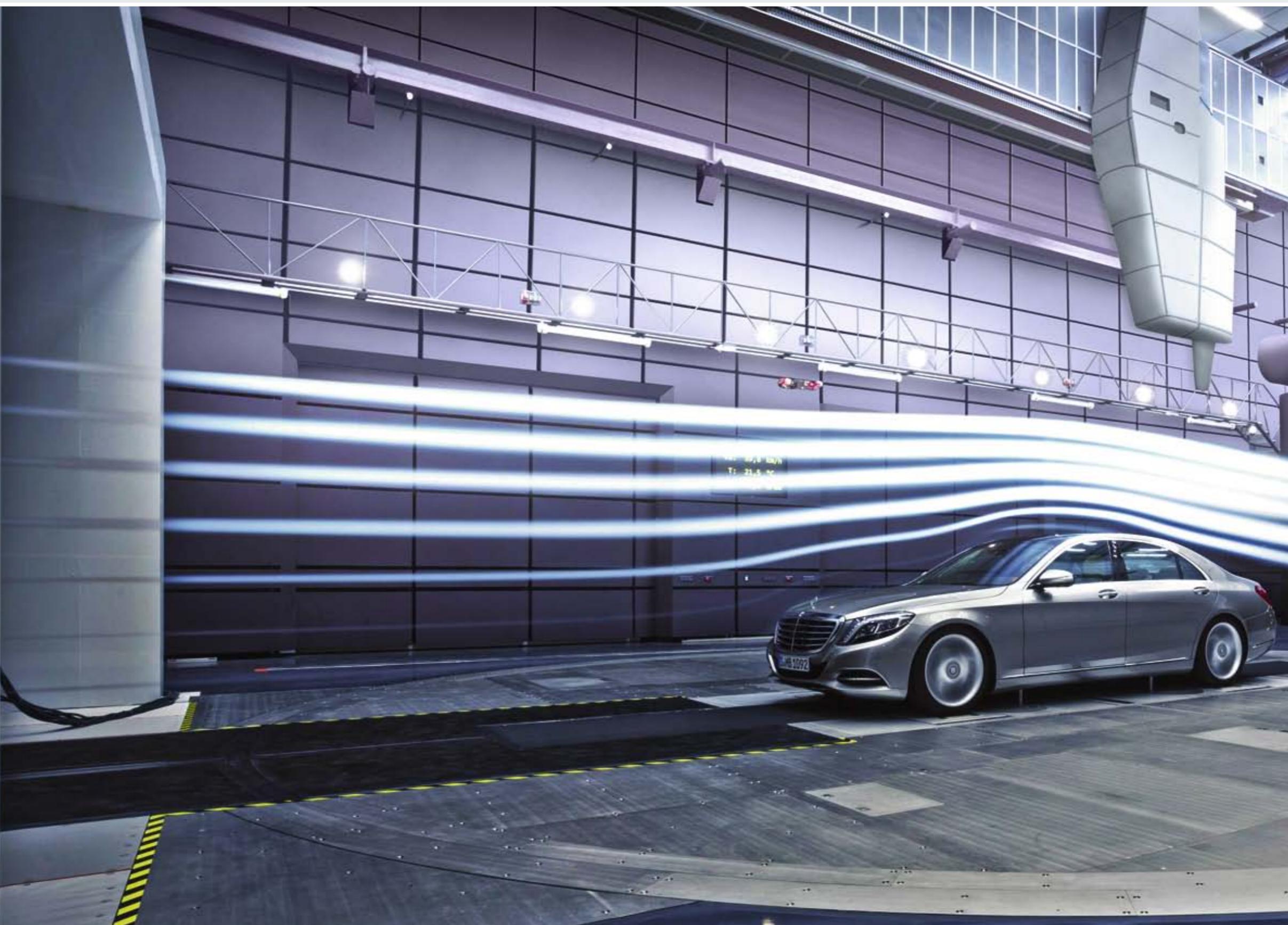
Indiens Fahrzeugmärkte bieten ebenfalls gute Perspektiven. Eine Dynamik, von der Daimler nachhaltig profitiert. Zusätzlich zur Erweiterung des Forschungs- und Entwicklungszentrums in Bangalore hat Mercedes-Benz auch die Produktionskapazitäten im Werk Pune ausgebaut. Zudem ist die Einführung der

BharatBenz Lkw in vollem Gange. Im Jahr 2014 werden weitere mittelschwere und schwere Lkw-Modelle das Angebot für unsere indischen Kunden erweitern. Im Rahmen unseres neuen »Asia Business Model« spielt das Werk Chennai eine besondere Rolle. Die hier gefertigten FUSO-Lkw werden sowohl nach Asien, als auch in den Zukunftsmarkt Afrika ausgeliefert.

Lokale Produkte, modernste Technologien und ein kompromissloser Qualitätsanspruch treiben unseren weltweiten Erfolg.

Dass unsere vor Ort produzierten Pkw dem Mercedes-Benz Leitspruch »Das Beste oder nichts« gerecht werden, dafür sorgen die konsequente Anwendung des Mercedes-Benz Produktionssystems sowie unser weltweites Qualitätsmanagementsystem.





Das Plus an Effizienz und Komfort. Im neuen Aeroakustik-Windkanal des Mercedes-Benz Entwicklungszentrums Sindelfingen erhalten unsere Fahrzeuge den aerodynamischen Feinschliff – wie hier die neue S-Klasse.

Unser Ziel: emissionsfrei und unfallfrei – aber voller Emotion! Bei den Sicherheitstechnologien und grünen Antriebskonzepten denken wir für unsere Kunden voraus und bringen Innovation und Fahrspaß auf die Straße.

Innovations- und Technologieführerschaft. Sauber, sicher und vernetzt.



»Der Ausbau unserer Führungsposition bei effizienten Antrieben und innovativen Sicherheitskonzepten hat Top-Priorität in unserer Wachstumsstrategie.«

Vielfalt ist für uns das Credo nachhaltiger Mobilität. Dafür bietet Daimler einen kundenfreundlichen Antriebs-Mix, den wir systematisch immer noch effizienter und umweltfreundlicher gestalten. Bereits heute sind wir beim Thema Elektromobilität hervorragend aufgestellt. Zur weiteren Verbrauchssenkung setzen wir auch auf Leichtbaukonzepte wie bei der neuen Mercedes-Benz C-Klasse. Im Blickpunkt stehen außerdem aerodynamische Verbesserungen. Aktuell sind hier nahezu alle Mercedes-Benz Modelle die Weltmeister.

Mit richtungweisenden Innovationen die Mobilität der Zukunft gestalten.

Ein neuer Meilenstein auf dem Weg zum unfallfreien Fahren ist die Vernetzung von Sensoren und Fahrzeugsystemen zu »INTELLIGENT DRIVE«. Damit fasst Mercedes-Benz alle Assistenzsysteme zusammen, die das Auto zu einem mitdenkenden, vorausschauenden Partner machen. Innovative Technik vom Sicherheitspionier, die in der neuen E-Klasse und S-Klasse heute schon das teilautonome Fahren ermöglicht.

So wurde die S-Klasse Ende 2013 von den Lesern der »Auto Bild« und »Computer Bild« als das bestvernetzte Auto gewählt und erhielt die Auszeichnung »Connected Car of the Year«. Und auch in Zukunft bieten wir als Vorreiter weiteres Potenzial. Dies belegten wir im August 2013 mit der Testfahrt des Mercedes-Benz Forschungsfahrzeugs S 500 INTELLIGENT DRIVE, welche die fahrerlose Mobilität in greifbare Nähe rückte.

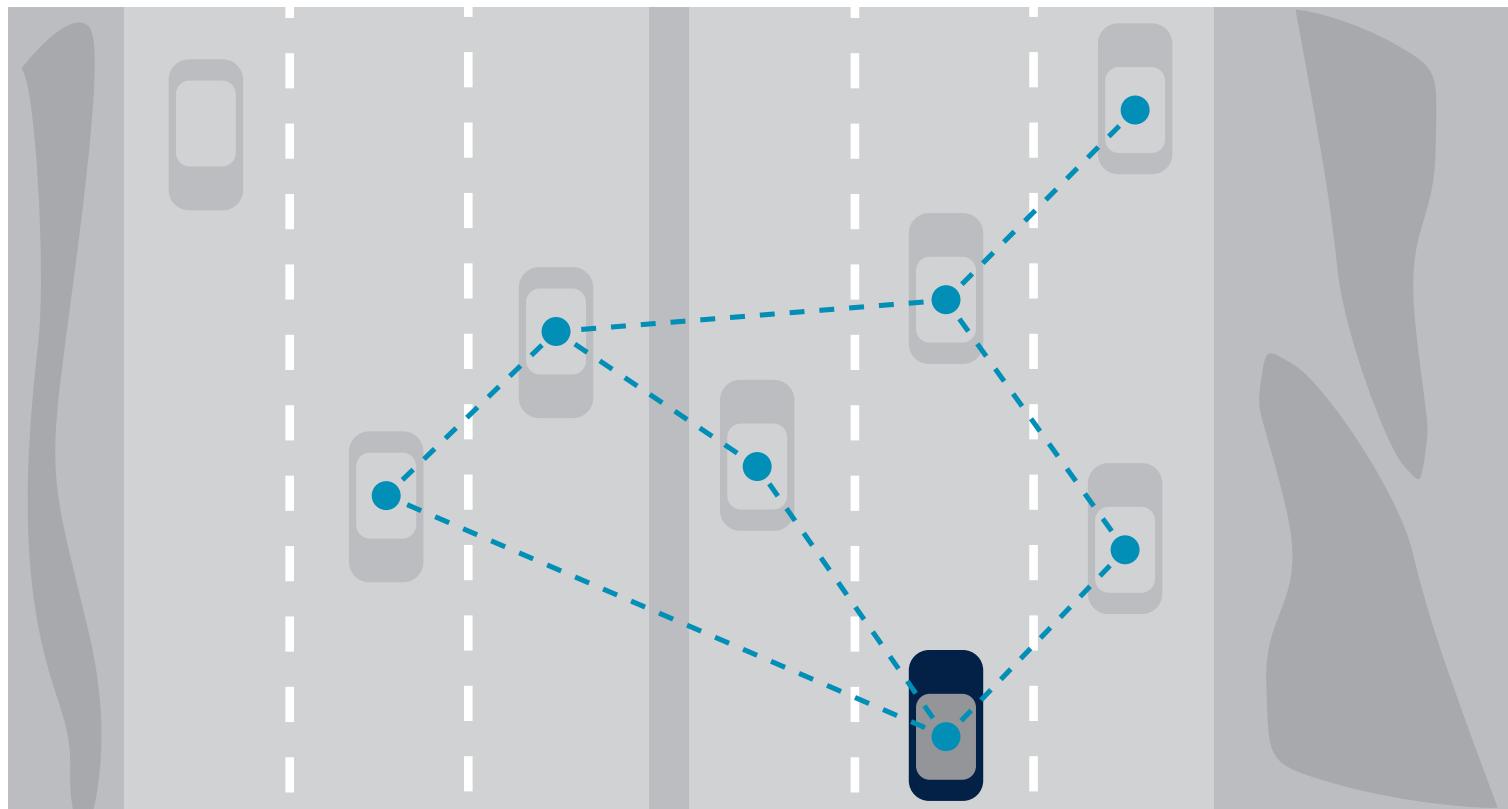
Viele wesentliche Technologien für das autonome Fahren sind bei Daimler bereits auf der Straße oder stehen kurz vor der Serienreife.

Ein weiterer Teil unserer INTELLIGENT DRIVE-Strategie ist Car-to-X, die Informationsübertragung zwischen Fahrzeugen und der Verkehrsinfrastruktur. Als erster Automobilhersteller der Welt führt Daimler diese Innovation jetzt in Serienfahrzeugen ein und belegt damit erneut die führende technologische Kompetenz zum Nutzen der Kunden.

techcenter.mercedes-benz.com mercedes-benz.com/innovation

B.02

Car-to-X-Kommunikation



Echtzeitwarnungen sorgen dafür, dass sich der Fahrer rasch auf kritische Verkehrssituationen einstellen kann oder diese gar nicht entstehen. Car-to-X-Kommunikation macht es möglich.



Als erster Autohersteller der Welt zeigten wir mit dem Mercedes-Benz Forschungsfahrzeug S 500 INTELLIGENT DRIVE und mithilfe seriennaher Technik, dass autonomes Fahren im Überland- und Stadtverkehr möglich ist. Auf der 103 km langen Strecke von Mannheim nach Pforzheim, auf der Bertha Benz vor 125 Jahren die erste automobile Fernfahrt unternommen hatte, meisterte das selbstständig fahrende Forschungsfahrzeug auch hochkomplexe Verkehrssituationen ohne Eingriffe des Fahrers.

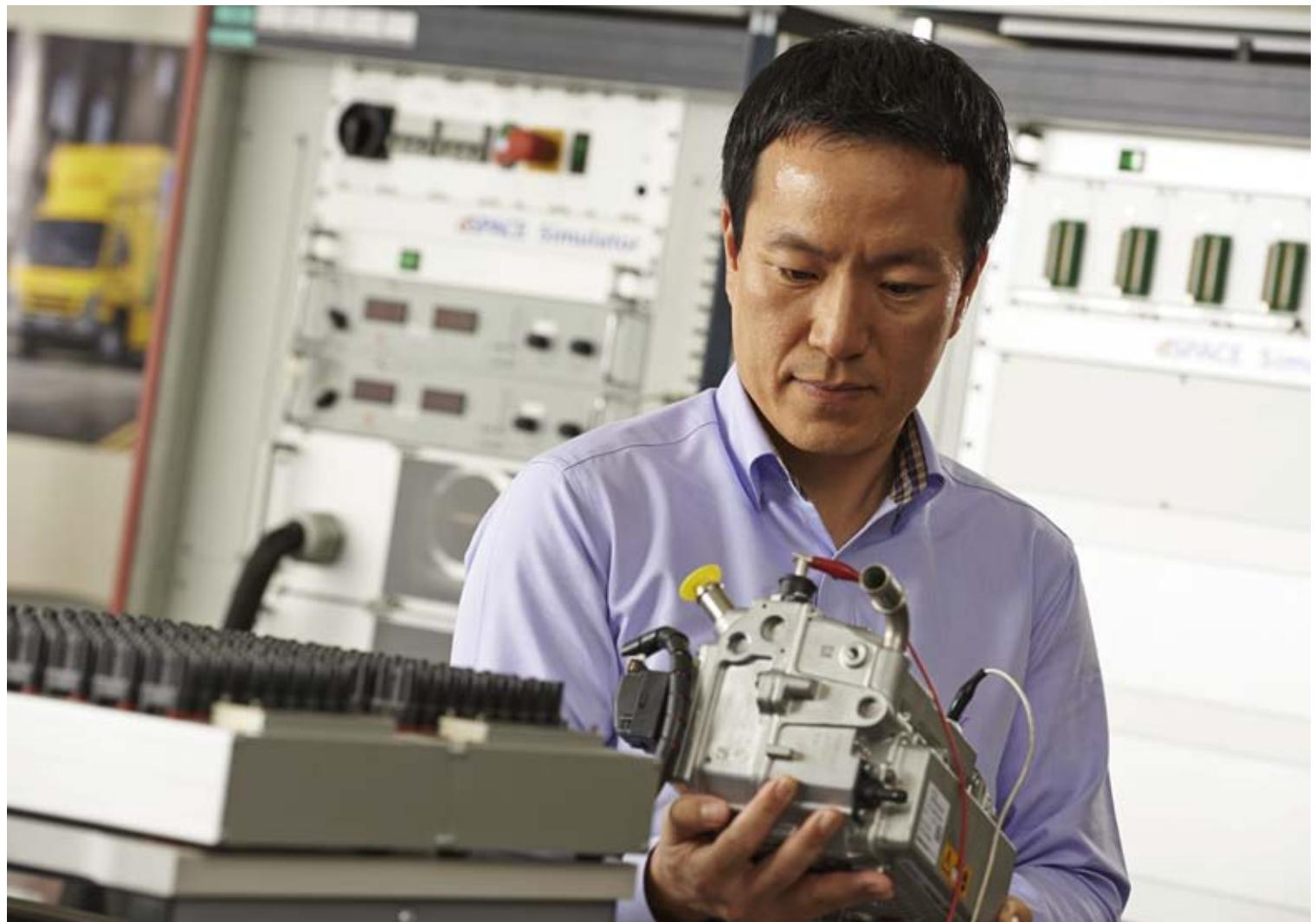


Bild oben: Im Global Hybrid Center in Kawasaki, Japan, entwickeln wir zukunftsweisende Hybridtechnologien für Daimler Trucks.
Bild unten: Der FUSO Canter Eco Hybrid ist der erste wirtschaftliche Serien-Hybrid-Lkw; weltweit sind rund 2.000 Fahrzeuge im Einsatz.

»Was bewegt die Transportbranche morgen? Daimler fährt mit fortschrittlichen Nutzfahrzeugtechnologien voraus.«



Der Freightliner Cascadia Evolution bietet Kraftstoffeinsparungen von 7% dank neuem Detroit DD15 Motor mit Daimler BLUETEC-Abgastechnologie sowie aerodynamischen Maßnahmen.

Zur weiteren Stärkung der Führungsposition in der Nutzfahrzeugsparte fokussiert Daimler auf Innovationen, die einen Mehrwert für das Unternehmen und unsere Kunden schaffen. Einen Schwerpunkt bilden vorbildliche Antriebe, die unsere Lkw, Transporter und Busse kontinuierlich noch sauberer, sparsamer und effizienter machen. Als erster Hersteller bietet Daimler so ein komplettes Euro-VI-Programm schon vor Inkrafttreten der Abgasnorm.

Ausgezeichnete Antriebskonzepte der nächsten Generation.

Mit dem FUSO Canter Eco Hybrid verfügt Daimler über den ersten wirtschaftlichen Hybrid-Lkw, der sich sowohl für unsere Kunden als auch für die Umwelt rechnet. Der Verteiler-Profi, von dem weltweit bereits 2.000 Fahrzeuge im Praxis-einsatz sind, belegt auch als Gewinner des Wettbewerbs

»Europäischer Transportpreis für Nachhaltigkeit 2014« den Spaltenplatz. Seine herausragende Wirtschaftlichkeit basiert auf einer hocheffizienten Hybrid-Antriebstechnik, die im Global Hybrid Center von Daimler Trucks in Japan entwickelt wurde.

Perfekt aufgestellt mit den branchenweit sparsamsten und innovativsten Produkten.

Auch der Freightliner Cascadia Evolution von Daimler Trucks North America (DTNA) trägt zu unserer erfolgreichen Wachstumsstrategie bei. Das neue Flaggschiff-Modell ist der »Effizienzmeister« von DTNA. Möglich macht dies ein komplett aus einer Hand produzierter Antriebstrang der Marke Detroit, dessen Komponenten optimal aufeinander abgestimmt sind – intelligente Nutzfahrzeugtechnologien, die unsere Kunden im nordamerikanischen Raum äußerst positiv aufnehmen.



Bei der Wahl des Traumautos kommt es oft auch auf die richtigen Finanzierungs- und Leasingkonditionen an. Die Finanzdienstleistungsangebote von Daimler Financial Services sind deshalb direkt auf den Websites von Mercedes-Benz integriert.



Privat- und Geschäftskunden den Einstieg erleichtern. Mit attraktiven und neuen Angeboten rund um Finanzierung, Leasing, Versicherung, Flottenmanagement und Banking bringen wir noch mehr Drehmoment in unser Fahrzeuggeschäft.

Finanzdienstleistungen nach Maß. Produktöffnungen beflügeln.



Mit den »Digital Financial Services« gehen wir genau dorthin, wo immer mehr Kunden ihre Zeit verbringen – ins Internet.

»Dank attraktiver Finanzierungslösungen, Leasingpakete und Versicherungen rund um das Auto können unsere Kunden unbeschwert immer die neuesten Modelle fahren.«

Unsere Finanzierungsangebote kommen den Wünschen unserer Kunden individuell entgegen. So können sie über die Auswahl der Anzahlungssumme und Vertragslaufzeit die Ratenhöhe mitentscheiden und nach Abzahlung des Kredits das Fahrzeug übernehmen. Auch Leasing-Kunden bestimmen ihre Ratenhöhe individuell: entsprechend der Kilometerlaufleistung und Vertragsdauer. Am Ende der Vertragslaufzeit entscheidet der Kunde, ob er auf ein Neufahrzeug umsteigen möchte – das garantiert regelmäßige Vorfreude auf das neueste Modell. Weltweit standen bei Daimler Financial Services 2013 erstmals über drei Millionen finanzierte oder verleaste Fahrzeuge in den Büchern.

Die Markentreue steigern.

Unsere Finanzdienstleistungen bieten unseren Kunden eine herausragende Qualität – deshalb erhielten unsere Angebote im Jahr 2013 weltweit zahlreiche Preise. Diese belegen einmal mehr, dass die Unternehmensphilosophie von Daimler Financial Services stimmt: Zufriedene Mitarbeiter sorgen für zufriedene und treue Kunden. So auch im Berliner Service-Center der

Mercedes-Benz Bank, das 2013 als einer der besten Arbeitgeber in der deutschen Hauptstadt ausgezeichnet wurde.

Zukunftsweisende Services via Websites und Apps.

Unsere »Digital Financial Services« ermöglichen es, Finanzierungs- und Leasing-Themen auch zu Hause oder unterwegs zu klären. So können Wunschfahrzeugraten auf Knopfdruck angezeigt und in vielen Ländern Verträge online verwaltet werden. In den Vereinigten Staaten wurden von unseren Kunden zudem bereits Ratenzahlungen von über 200 Millionen US-Dollar via Smartphone überwiesen.

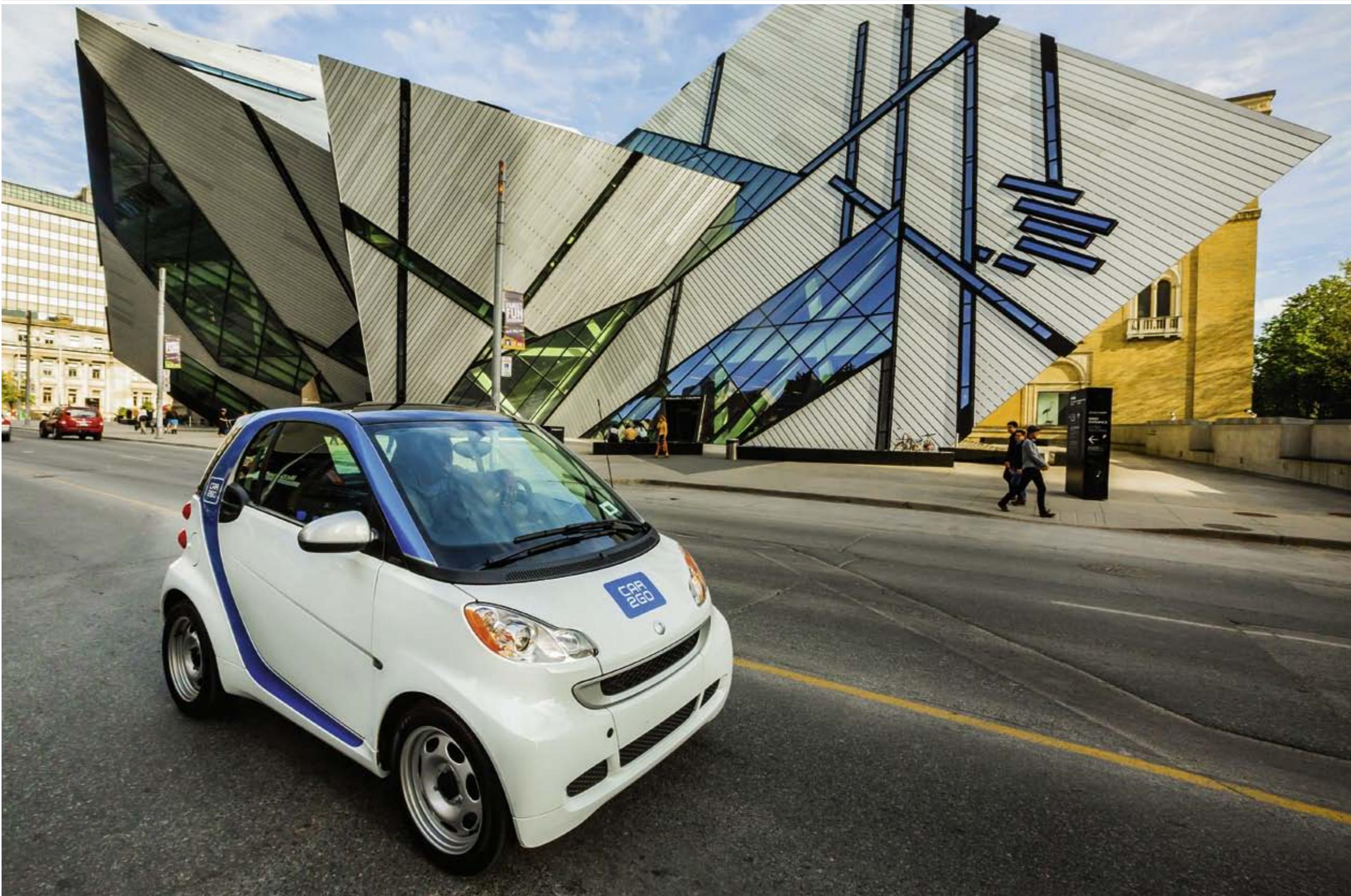
Finanzierung und Mobilität mit Stern.

In Deutschland bietet Daimler Financial Services mit »Mercedes-Benz Rent« Fahrzeuge zur Kurzzeitmiete direkt im Autohaus an. Damit komplettiert Daimler Financial Services das Angebotsspektrum vom klassischen Leasing bis hin zu flexiblen Mobilitätskonzepten wie car2go.



Bild oben: Für den Autohandel ist »Mercedes-Benz Rent« eine weitere attraktive Möglichkeit, neue Kundengruppen für die Fahrzeugmodelle zu begeistern. Bild unten: Das Berliner Service-Center der Mercedes-Benz Bank ist einer der besten Arbeitgeber in der deutschen Hauptstadt. Das ideale Umfeld für die motivierten Mitarbeiter, die dafür sorgen, dass sich noch mehr Kunden den Traum vom Fahrzeug mit dem Stern erfüllen können.

A→B



Vor fünf Jahren als Carsharing-Revolution gestartet, fährt car2go heute weltweit auf der Erfolgsspur. So stehen auch in Toronto die weiß-blauen Cityflitzer der Marke smart zur Spontanmiete bereit.

Menschen und Metropolen intelligent mobilisieren.
Unsere wegweisenden Dienstleistungen ergänzen das bestehende Automobilgeschäft und begeistern zudem immer mehr neue Kunden.

Wegweisende Mobilitätskonzepte.
Automobiler Lebensstil neu definiert.

Wahlmöglichkeit ist heute Teil der individuellen Mobilität. Insbesondere in Ballungsgebieten sind flexible, »grüne« und wirtschaftliche Verkehrslösungen gefragt, die via Internet vergleich- und verfügbar sind. Ein Wachstumsmarkt, in dem Daimler mit innovativen Konzepten weitere Bausteine für die urbane Mobilität bietet. So begründeten wir im Jahr 2008 mit car2go das Segment der spontanen Automiete und sind heute Marktführer. Mittlerweile sind rund 10.000 car2go Fahrzeuge verfügbar, die bis dato über 18 Millionen Mal gemietet wurden – Tendenz weiter steigend.

Zusätzlicher Drive für Ballungszentren – und für unsere Wachstums offensive: die Konzepte von Daimler Mobility Services.

Unsere Mobilitätsplattform »moovel« bringt Menschen optimal von A nach B, indem wir hier die Angebote unterschiedlicher Mobilitätsanbieter bündeln. So können sich die Nutzer innerhalb einer Stadt über die beste Verbindung informieren sowie die Angebote von ÖPNV, car2go, Taxi, Mitfahrglegenheit und Fahrradverleih in puncto Zeitaufwand und Kosten miteinander vergleichen. Durch den kontinuierlichen Ausbau von strategischen Partnerschaften, wie etwa die Beteiligung an den Unternehmen Blacklane und FlixBus im Jahr 2013, können wir

unseren Kunden ein immer noch breiteres Spektrum bieten. Auch 2014 werden wir das Angebot deutlich ausbauen, noch mehr Mobilitätsdienste integrieren sowie in vielen weiteren Städten mit moovel präsent sein.

Weltweit setzen rasant wachsende Metropolen auf moderne BRT-Systeme und das Busportfolio von Daimler Buses.

Gelungene Verkehrslösungen für urbane Räume ermöglichen Bus-Rapid-Transit-Systeme (BRT), in denen Linienbusse auf eigenen bevorrechtigten Fahrspuren unterwegs sind. Gemeinsam mit Städten wie Istanbul, Nantes, Mexiko-City oder Bogotá hat Daimler bereits zahlreiche BRT-Konzepte zur effizienten Personenbeförderung realisiert. Darüber hinaus sind weltweit rund 17.500 Busse von Mercedes-Benz in über 25 BRT-Systemen im Einsatz. Beflügelt wird die Nachfrage zusätzlich durch die bevorstehenden Sportgroßereignisse in Brasilien. So investierten beispielsweise die BRT-Betreiber im Fußball-WM-Austragungsort Belo Horizonte in 500 Busfahrgestelle mit dem Stern. Auch in anderen Ländern Lateinamerikas sowie in Südafrika nahmen 2013 zahlreiche Gelenk- und Solobusse von Mercedes-Benz auf BRT-Trassen ihren Betrieb auf.

 daimler-financialservices.com/dfs/de/mobilitaetsdienstleistungen  car2go.com  moovel.com  park2gether.com
 brt.mercedes-benz.com

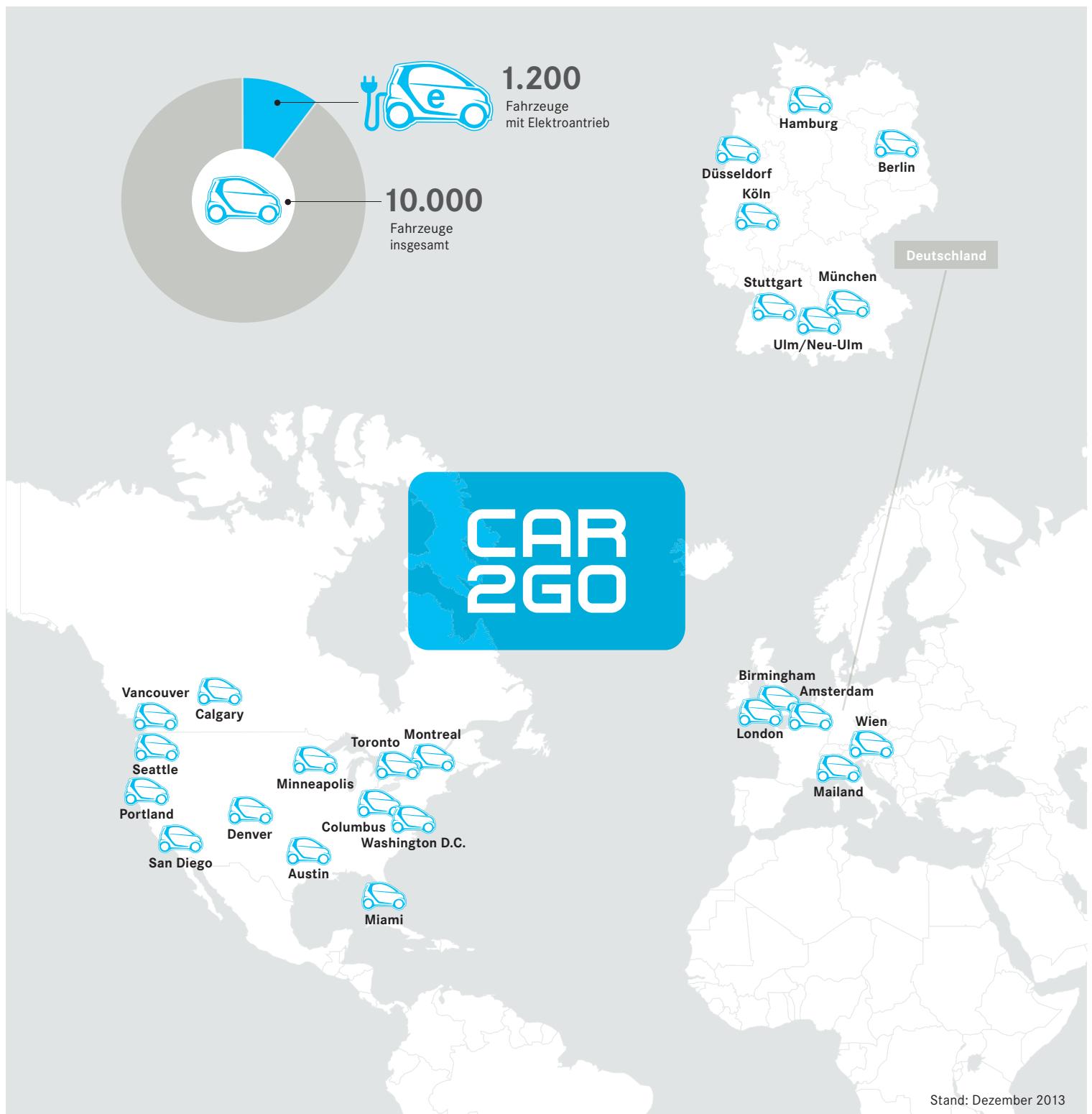


Schon heute sind rund 70 Prozent der Stadtbusse in den Bus-Rapid-Transit-Systemen Brasiliens von Mercedes-Benz.

»Vom Newcomer zum Marktführer! car2go schreibt seit fünf Jahren Erfolgsgeschichte und ist heute das am schnellsten wachsende Carsharing-Unternehmen.«

B.03

Verbreitung von car2go



Ende 2013 hatten sich in 25 Städten bereits nahezu 600.000 Nutzer bei car2go registriert – doppelt so viele wie im Vorjahr. Bis 2020 sollen rund 40 bis 50 weitere Standorte weltweit erschlossen werden.



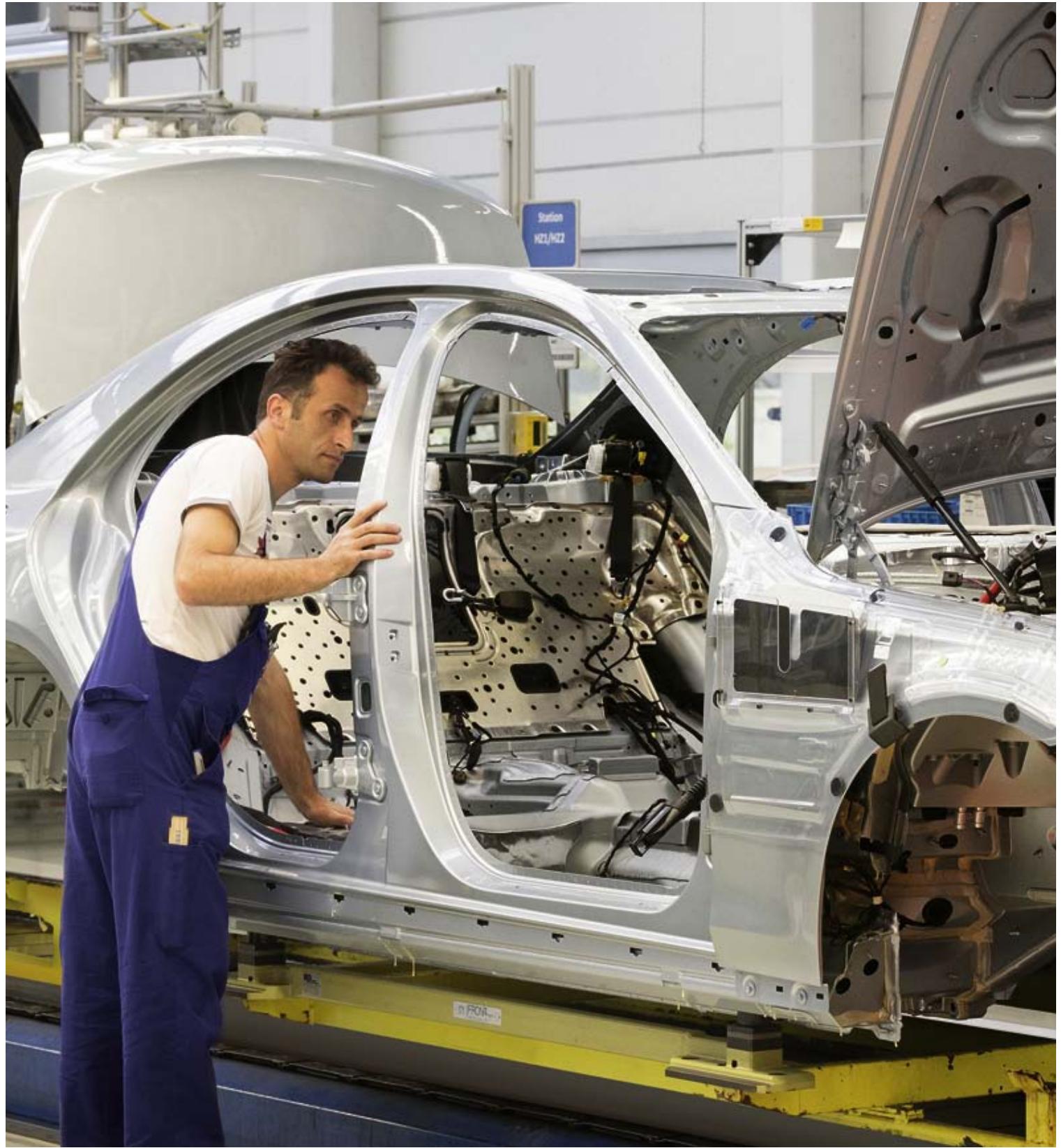
Erfolgreiches Tandem:
Das Mercedes-Benz Werk
Kecskemét produziert
die neuen Kompakten
im Zusammenspiel mit
dem Kompetenzzentrum
Rastatt.

Profitabel wachsen –
mit Premiumprodukten
und durch Effizienz.
Wirksame Maßnahmen-
pakete machen die
Prozesse in allen Sparten
noch wirtschaftlicher und
sichern uns konzernweit
beste Ergebnisse.

Effizienzsteigerung in allen Geschäftsfeldern. Erfolgsprogramme!



»Die neuen Maßnahmenpakete helfen dabei,
unsere Kraft noch effizienter auf die Straße zu bringen
und an den Wettbewerbern vorbeizuziehen.«



Auch in der Produktion setzt die neue Mercedes-Benz S-Klasse mit zahlreichen neuen Prozessen die Maßstäbe.

Auf dem Weg zur Spitzte hat Daimler Effizienzprogramme aufgelegt und in die bestehenden Strategien der Geschäftsfelder eingebettet. So wurde »Mercedes-Benz 2020« um den Baustein »Fit for Leadership« (F4L) ergänzt. Damit können Prozesse noch flexibler, schneller und effizienter gestaltet werden.

Fit für die Zukunft – mit neuen Fertigungstechnologien und noch besseren Abläufen.

Positive Bilanz ziehen auch die Mercedes-Benz Standorte Kecskemét und Rastatt. Werksübergreifend werden hier die neuen Kompakten von Mercedes-Benz gefertigt. Durch variable Kapazitäten und eine Optimierung der Auslastung leistet der Produktionsverbund einen entscheidenden Beitrag zur Wirtschaftlichkeit der Kompaktwagenproduktion.

Stellhebel für noch mehr Produktivität, Flexibilität und Ertragskraft.

Weiter auf Kurs sind auch die Nutzfahrzeugsparten von Daimler. Optimierungsprogramme sichern dabei die

Profitabilitätsziele ab: »Performance Vans 2013« bei Mercedes-Benz Vans, »GLOBE 2013« bei Daimler Buses sowie »Daimler Trucks #1« bei Daimler Trucks als flankierende Initiative der »Global Excellence«-Strategie. Im Zentrum von Daimler Trucks #1 steht die Plattform- und Modulstrategie. Hier setzt Daimler Trucks auf ein globales Produktpotfolio über alle drei Gewichtsklassen für die drei Nutzfahrzeugregionen. Damit können wir unseren Kunden weltweit optimal zugeschnittene Fahrzeuge und Technologien bieten und Einsparpotenziale nachhaltig ausschöpfen.

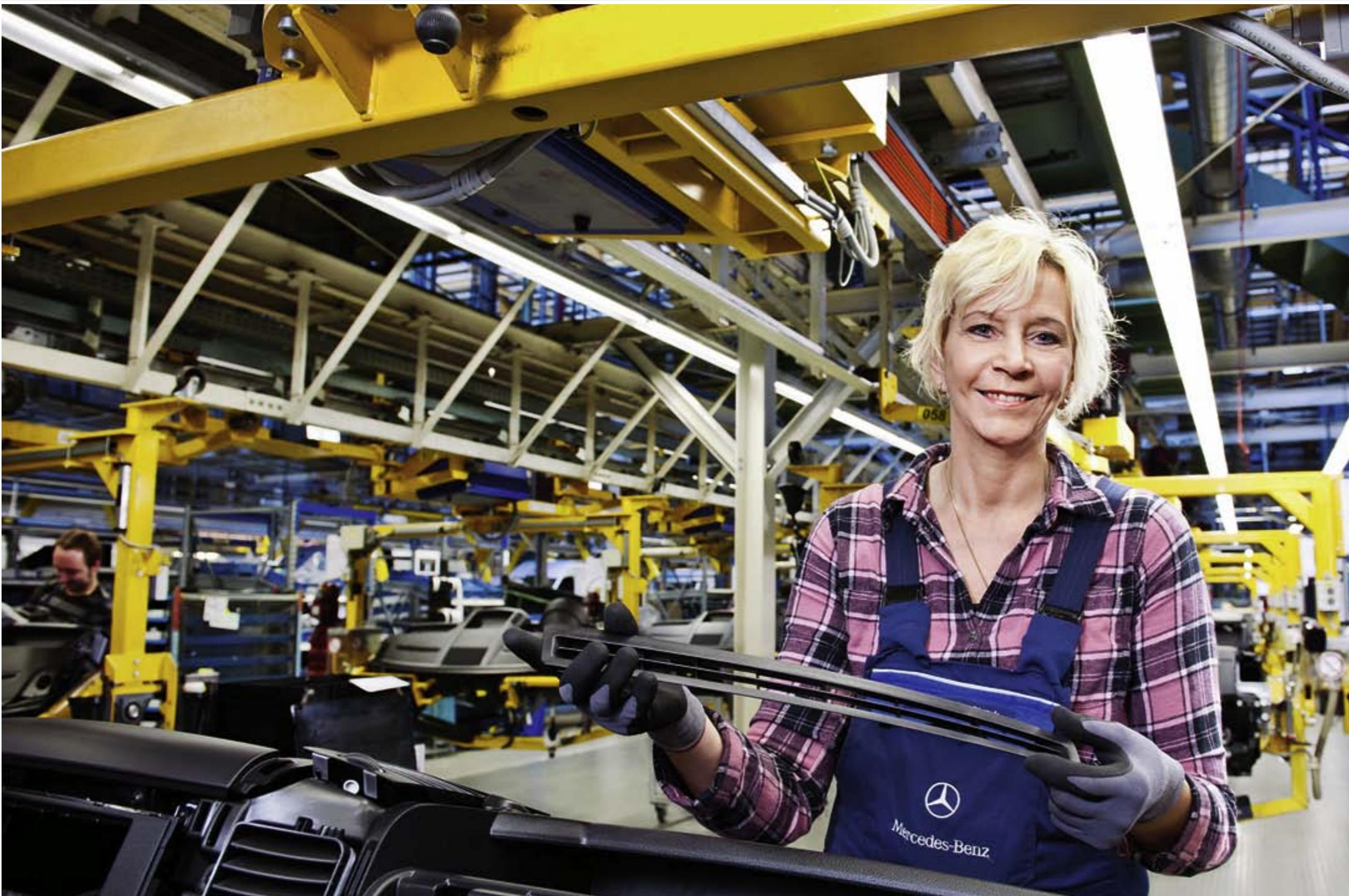
Nachhaltiges Wachstum nach Plan.

Mit den Programmen »Fit for Leadership« bei Mercedes-Benz Cars, »Daimler Trucks #1« bei Daimler Trucks, »Performance Vans 2013« bei Mercedes-Benz Vans und »GLOBE 2013« bei Daimler Buses wollen wir bis zum Ende des Jahres 2014 zusammengekommen nachhaltige Ergebnissebeiträge von rund 4 Mrd. € realisieren. Damit stellen wir unsere Wachstumsstrategie auf eine solide finanzielle Basis – und sind bei deren Umsetzung im Plan.

☞ vgl. S. 28f.



Zur weiteren Optimierung von Strukturen und Kosten bündeln wir unser Motorenportfolio zur markenübergreifenden schweren Motoren generation.



Die Fachkräfte sind das Herz des Mercedes-Benz Werks Düsseldorf. Unser größtes Transporterwerk übernimmt auch in puncto Kompetenz die Führung im globalen Produktionsverbund von Mercedes-Benz Vans.

Rund um den Globus engagieren sich rund 275.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für den Erfolg. Mit vielfältigen Talenten, Qualifikationen und Ideen verfolgen alle ein und dasselbe Ziel: unser Wachstumsprogramm in die Tat umzusetzen.

Motivierte und leistungsstarke Mitarbeiter. Leidenschaft als Antrieb.



Im Rahmen von Mercedes-Benz 2020 soll das internationale Forschungs- und Entwicklungsnetwork weiter ausgebaut werden. So sind auch am neuen R&D Headquarter in Sunnyvale, Kalifornien, künftig kompetente und kreative Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gefragt.

»Unsere international ausgerichteten Personalaktivitäten begleiten die Wachstumsoffensive nicht nur, sondern unterstützen diese aktiv.«

Unser Fahrzeugportfolio begeistert rund um den Globus. Um die große Kundennachfrage perfekt zu bedienen, erweitern wir unsere Fertigungskapazitäten im Rahmen der »Mercedes-Benz 2020«-Offensive. Die Forschung und Entwicklung, die Produktion sowie das Vertriebsnetz werden damit internationaler – und überall benötigen wir engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Durch gezielte Maßnahmen sichern wir uns weltweit die besten Talente sowie an allen Standorten deren exzellente Qualifizierung.

Internationaler HR-Standard für unsere neuen Standorte.

Beim Aufbau weiterer Unternehmensstandorte setzen wir gezielt auf das gebündelte Wissen und die Unterstützung unserer erfahrenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Eine zentrale Rolle kommt hier dem »Global HR Blueprint« zu. Das Programm beinhaltet die Kernprozesse unserer Personalorganisation und definiert die Meilensteine für einen erfolgreichen Produktionsstart. Aktuell dient der Global HR Blueprint im neuen Pkw-Montagewerk in Iracemápolis, Brasilien, als Leitfaden zur Etablierung des Personalbereichs.

Ausbildung, Qualifizierung und Training der Teams.

Das Können unserer Fachkräfte basiert auf einer erstklassigen Ausbildung und Qualifizierung. Diese erreichen wir über ein

dichtes Netz an Schulungseinrichtungen. Gleichzeitig trainieren wir unsere internationalen Teams an den Standorten in Deutschland. So übernimmt das Stuttgarter Pkw-Getriebewerk als Kompetenzzentrum einen Teil der Nachwuchskräfte-Ausbildung für die rumänischen Standorte Cugir und Sebes, das erste Mercedes-Benz Powertrain-Werk außerhalb Deutschlands. Zudem steht den internationalen Pkw-Standorten nun auch das Mercedes-Benz Qualification System (MBQS) zur Verfügung. Es liefert die Rahmenbedingungen für den effizienten Aufbau der vor Ort benötigten Qualifikationen.

Gewinnung und Entwicklung von Führungskräften.

Auch den Bedarf an Nachwuchs für internationale Führungsaufgaben im Management und in der Produktion wollen wir adäquat decken. Dabei setzen wir auf die Rekrutierung von lokalen Experten an den Standorten sowie auf die Weiterentwicklung von Potenzialträgern durch Nachwuchs- und Talentprogramme. Das Mercedes-Benz Qualification System (MBQS) gibt den Weltstandard für die Führungskräfteentwicklung in den Produktionsbereichen, beispielsweise für Meister und Teamleiter, vor. Das MBQS wird derzeit am US-amerikanischen Standort Tuscaloosa pilotiert und soll künftig weltweit eingesetzt werden.



Bild oben: Für exzellente Ergebnisse auf der ganzen Linie sorgen unsere Fachkräfte auch im neuen Motorenwerk in Beijing. Unser Mercedes-Benz Qualification System stellt die Standards für deren hervorragende Qualifizierung.
Bild unten: Im Mercedes-Benz Werk Untertürkheim werden Nachwuchstalente erstklassig ausgebildet.



Seit der Eröffnung im Jahr 2011
zog der Mercedes-Benz Showroom
in Tokio schon über eine Million
Besucher an.



Unsere Fahrzeuge
faszinieren und
überzeugen weltweit.
Damit unsere Pkw-
und Nutzfahrzeugmarken
auch in Zukunft ganz
nah bei den Kunden
sind, entwickeln wir
unsere Vertriebs- und
Serviceaktivitäten
konsequent weiter.

Erstklassige Kundenbetreuung.
Wünsche punktgenau erfüllen.



Erstklassige Kundenbetreuung



Bild oben: Auch im neu eröffneten Mercedes-Benz Store in Osaka können die Besucher auf emotionale Art und Weise die Marke und die Produkte kennenlernen. Bild unten: First-Class-Beratung und -Betreuung lassen sich im luxuriösen Ambiente der S-Klasse Lounge hautnah erleben.

»Unsere klassischen Vertriebskanäle ergänzen wir um innovative Elemente. Damit begeistern wir neue Kundengruppen ebenso wie unsere angestammten Kunden.«

Künftiger Erfolg erfordert schon heute Veränderung. Dieser Maxime folgend, haben wir die weltweite Produktoffensive von Mercedes-Benz durch die Vertriebs- und Marketinginitiative »Mercedes-Benz 2020 – Best Customer Experience« ergänzt. Damit richten wir unsere Vertriebsorganisation noch gezielter auf die sich verändernden Kundenwünsche aus.

Mercedes-Benz kommt auf vielfältigen Wegen zu den Kunden – so individuell und flexibel wie deren persönlichen Vorlieben.

Dabei setzt Mercedes-Benz verstärkt auf die innerstädtische Präsenz, um mit Kunden und Interessenten direkt in Kontakt zu kommen. Die jüngsten der rund 20 City Stores wurden 2011 in Tokio, 2012 in Mailand und 2013 in Osaka eröffnet. Bis 2020 soll sich die Anzahl der urbanen Markenauftritte weltweit auf mehr als 40 verdoppeln. Temporäre Vertriebsformate bieten weitere Möglichkeiten der Begegnung für unsere Kunden. So zog ein Mercedes-Benz Pavillon über 20.000 Besucher in Warschau an und bot den Rahmen für 80 weitere Veranstaltungen. Tausende Fans verfolgten die Events auf Facebook. Für viele Besucher war es der erste Kontakt mit der Marke überhaupt.

Gefällt mir! Online und vernetzt im direkten Kontakt.

Integraler Bestandteil der neuen Vertriebs- und Marketinginitiative ist auch der Online-Vertrieb von Fahrzeugen. Seit Ende 2013 bietet Mercedes-Benz als erster Premium-Hersteller Neuwagen über das Internet an. Innerhalb von vier Wochen besuchten bereits mehr als 60.000 Interessierte die Online-Plattform. Der digitale Verkaufskanal ergänzt den klassischen Handel, um vor allem junge und Online-affine Kundengruppen anzusprechen. Damit ist die Marke Mercedes-Benz immer und überall für Kunden und Interessenten erreichbar. Den Trend der Vernetzung nutzend, treten wir zunehmend auch über das Fahrzeug mit Kunden in Kontakt. So bieten wir via Multimediasystem und Apps nicht nur Informationen und Unterhaltung, sondern auch Steuerungsmöglichkeiten für Fahrzeug-, Service- und Diagnosefunktionen.

Starker Servicepartner für Nutzfahrzeuge.

Im Blickpunkt stehen auch unsere Lkw- und Transporterkunden. Für sie sind wir an über 95 TruckWorks Standorten mit einem flächendeckenden Servicenetz in Deutschland direkt vor Ort. Damit sorgen wir für minimale Standzeiten und helfen, Zeit und Kosten bei der Wartung und Reparatur gering zu halten.



mercedes-benz-connection.com



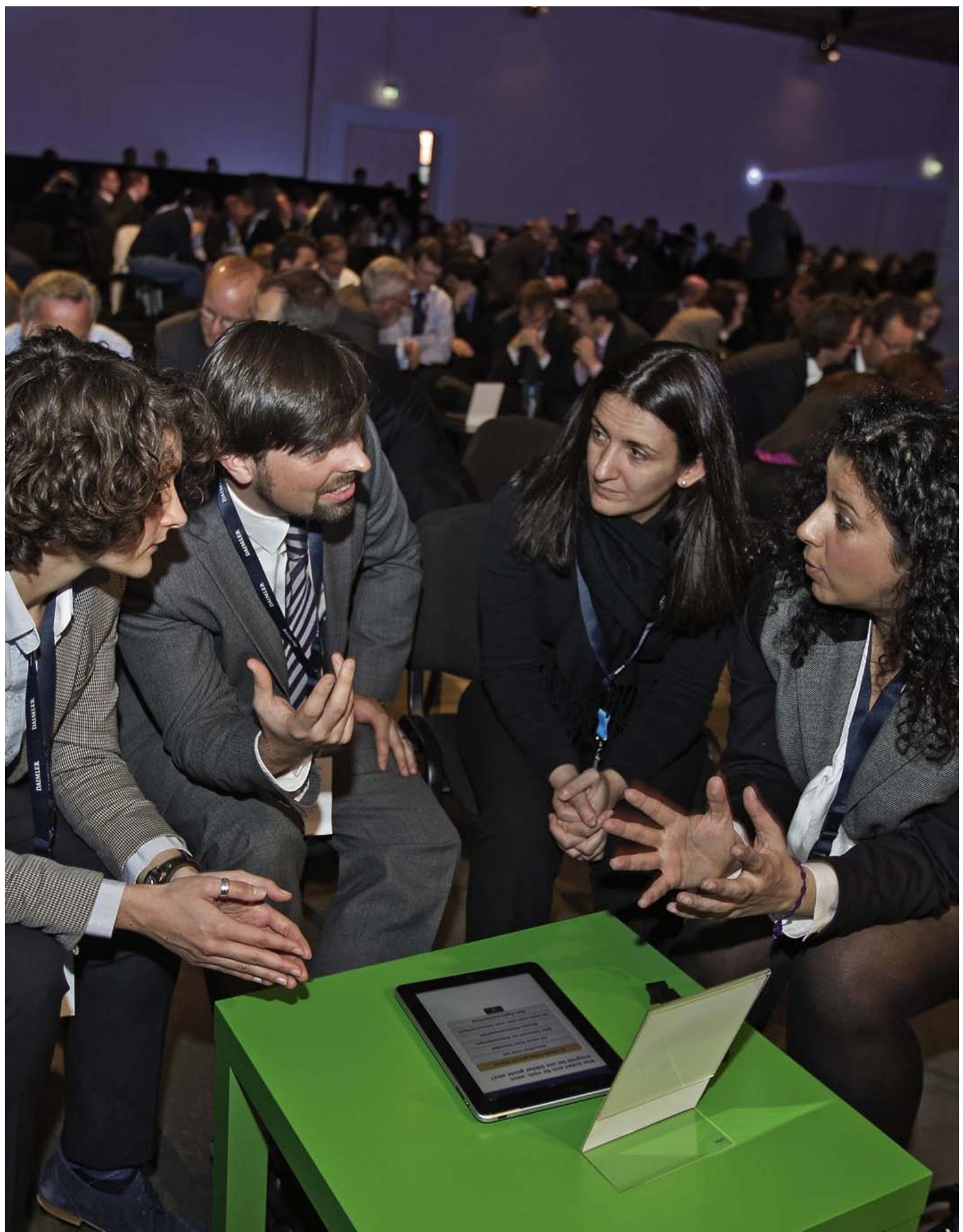
connection-online.mercedes-benz.com



Die TruckWorks Servicestationen bringen Nutzfahrzeuge schnell wieder auf die Straße – deutschlandweit und mit der Kompetenz von Mercedes-Benz.



Integrität als Basis für unseren Erfolg.



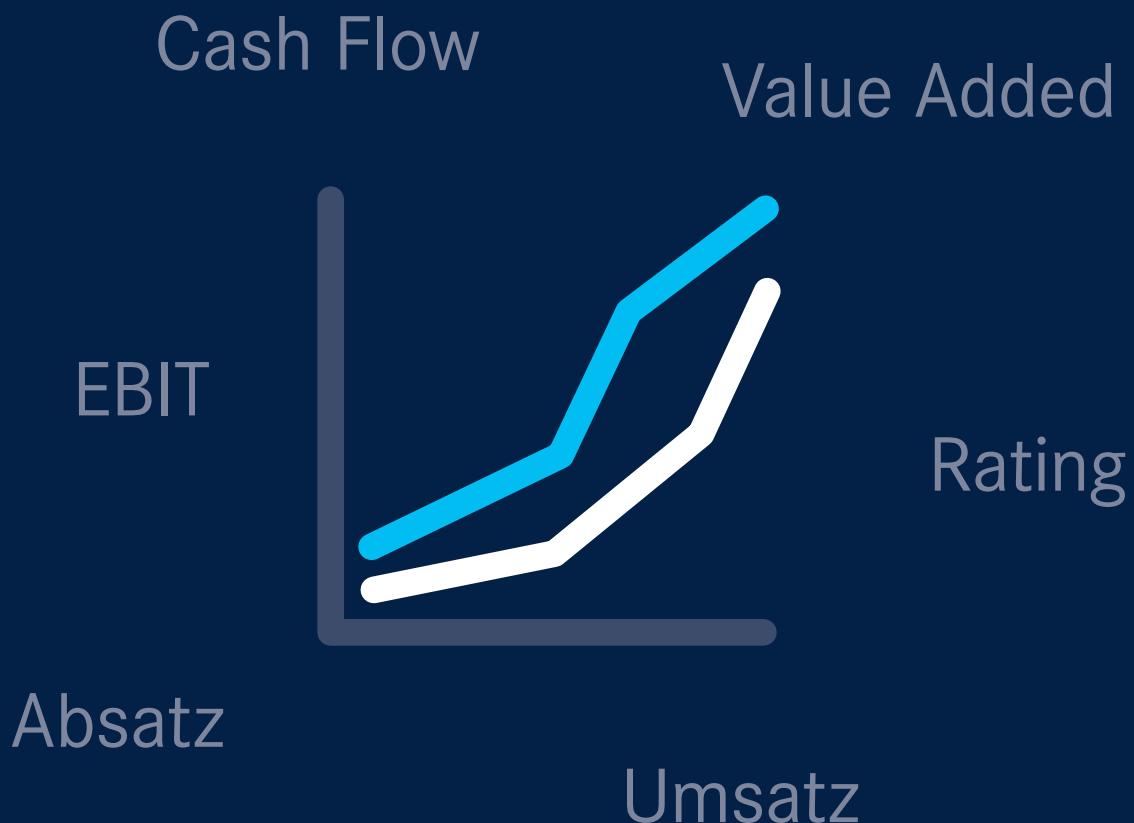
Integrität im Dialog: Weltweit tauschen sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Daimler zum Thema Integrität aus.

Integrität als Basis für unseren Erfolg.



Die Wachstumsstrategien und Effizienzprogramme sind unser Motor auf dem Weg zum nachhaltigen Unternehmenserfolg. Untrennbar verknüpft mit all unseren Aktivitäten ist das ethische Handeln. So bildet integres Verhalten das Fundament für unseren Umgang im Unternehmen sowie für die Art und Weise, wie wir unsere Geschäfte tätigen. Was wir konkret darunter verstehen, haben wir in unserer gemeinsam erarbeiteten Richtlinie für integres Verhalten definiert. Mit vielfältigen Initiativen und einem kontinuierlichen Dialog verankern wir Integrität in der Unternehmenskultur von Daimler.

Zusammengefasster Lagebericht.



Das Jahr 2013 war für Daimler insgesamt sehr erfolgreich. Absatz und Umsatz haben wir deutlich gesteigert, und die Ertragskraft unserer Geschäftsfelder konnten wir im Jahresverlauf kontinuierlich verbessern. Unsere Kunden haben wir mit zahlreichen neuen Produkten begeistert. Mit richtungweisenden Innovationen konnten wir vor allem bei der Sicherheit und der Umweltverträglichkeit unserer Fahrzeuge neue Maßstäbe setzen. Im Jahr 2014 werden wir unsere Wachstumsoffensive fortsetzen und die Effizienz unserer Prozesse weiter verbessern.

C | Zusammengefasster Lagebericht.

76	Grundlagen des Konzerns	105	Nachhaltigkeit
76	Geschäftsmodell	105	Nachhaltigkeit bei Daimler
78	Portfolioänderungen und strategische Kooperationen	105	Forschung und Entwicklung
79	Steuerungssystem	107	Innovation und Sicherheit
80	Daimler stärkt Kundenorientierung	110	Umweltschutz
80	Erklärung zur Unternehmensführung	113	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
		115	Gesellschaftliche Verantwortung
81	Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf	117	Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage
81	Weltwirtschaft	118	Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2013
82	Automobilmärkte	119	Vergütungsbericht
83	Geschäftsentwicklung	119	Grundsätze der Vergütung des Vorstands
86	Ertragslage	122	Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2013
86	EBIT	123	Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit
89	Gewinn- und Verlustrechnung	125	Vergütung des Aufsichtsrats
90	Dividende		
90	Net Operating Profit	126	Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen
90	Value Added		
92	Finanzlage	129	Risiko- und Chancenbericht
92	Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements	129	Risikomanagementsystem
93	Cash Flow	131	Chancenmanagementsystem
95	Sonstige finanzielle Verpflichtungen und Finanzgarantien sowie Eventualverbindlichkeiten	131	Risiken und Chancen
96	Investitionen	131	Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen
96	Refinanzierung	136	Unternehmensspezifische Risiken und Chancen
98	Rating	138	Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen
		140	Risiken aus Garantien und rechtliche Risiken
		141	Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation
99	Vermögenslage		
99	Konzernbilanz	142	Prognosebericht
101	Nicht bilanzierte Vermögenswerte	142	Weltwirtschaft
101	Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen	143	Automobilmärkte
102	Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)	144	Absatz
102	Ertragslage	145	Umsatz und Ergebnis
103	Vermögens- und Finanzlage	146	Free Cash Flow und Liquidität
104	Risiken und Chancen	146	Dividende
104	Prognosebericht	146	Investitionen
		146	Forschung und Entwicklung
		147	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter
		147	Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

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.

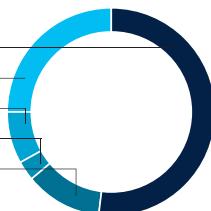
Mit seinen starken Marken ist Daimler in nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Das Unternehmen verfügt über Fertigungskapazitäten in insgesamt 19 Ländern und weltweit rund 8.000 Vertriebsstandorte. Die globale Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnen Daimler beachtliche Vorteile im internationalen Wettbewerb, zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten und weitere Potenziale zur Effizienzsteigerung. 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 2013 steigerte Daimler seinen Umsatz um 3 % auf 118,0 Mrd. €. Die einzelnen Geschäftsfelder haben zum Gesamtumsatz wie folgt beigetragen: Mercedes-Benz Cars 52 %, Daimler Trucks 25 %, Mercedes-Benz Vans 8 %, Daimler Buses 3 % und Daimler Financial Services 12 %. Rund 275.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren zum Jahresende 2013 weltweit für Daimler tätig.

Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** umfasst ein breites Spektrum an Premiumfahrzeugen der Marke Mercedes-Benz, 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 und innovativen ebikes der Marke smart. Der Schwerpunkt der Produktion liegt in Deutschland, das Geschäftsfeld fertigt aber auch in den USA, in China, Frankreich, Ungarn, 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 17 Produktionsstätten. Mittelfristig erwarten wir weltweit ein deutliches Wachstum der Automobilnachfrage und überdurchschnittliche Zuwächse im Segment der Premium-Pkw. Damit wir an diesem Potenzial teilhaben können, schaffen wir zusätzliche Produktionskapazitäten – insbesondere auch in China, in den USA und in Indien. Im Berichtsjahr haben wir darüber hinaus beschlossen, unser globales Produktionsnetzwerk um einen neuen Standort in Brasilien zu 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 2013 Deutschland mit 18 % des Absatzes, die übrigen Märkte Westeuropas (23 %), die USA (20 %) und China (15 %).

C.01

Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern

Mercedes-Benz Cars	52 %
Daimler Trucks	25 %
Mercedes-Benz Vans	8 %
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 unserem neuen Lkw-Werk in Chennai, Indien, laufen seit Juni 2012 Lkw der Marke Bharat-Benz von den Bändern. Im Jahr 2014 werden wir weitere neue Modelle auf den Markt bringen. Den Standort wollen wir auch nutzen, um zusätzliche Exportmärkte in Asien und Afrika zu erschließen. 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 2013 Asien mit 34%, die NAFTA-Region (28%), Westeuropa (14%) und Lateinamerika ohne Mexiko (12%).

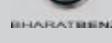
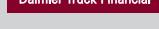
Zum Verantwortungsbereich von Daimler Trucks zählt auch unsere Beteiligung an Tognum (seit 09.01.2014 Rolls-Royce Power Systems AG), einem weltweit führenden Anbieter von Komplettsystemen im Bereich Industriemotoren. Diese Beteiligung halten wir über die Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH, an der Daimler und die Rolls-Royce Holdings plc jeweils 50% halten.

Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Vans** besteht im Segment der mittelschweren und schweren Transporter aus den Baureihen Sprinter, Vito und Viano. Im Jahr 2012 haben wir unser Portfolio um den City-Van Mercedes-Benz Citan erweitert und sind damit nun Komplettanbieter im Transportergeschäft. Das Geschäftsfeld produziert an insgesamt sieben Standorten: in Deutschland, Spanien, USA, Argentinien, im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens Fujian Benz Automotive Co., Ltd. in China und im Rahmen der strategischen Allianz mit Renault-Nissan in Frankreich. Seit dem zweiten Halbjahr 2013 wird der Mercedes-Benz Sprinter in unserem Auftrag von unserem Partner GAZ auch in Russland gefertigt. Die wichtigsten Märkte liegen mit insgesamt 63% des Absatzes bislang noch in Westeuropa. Im Rahmen der Geschäftsstrategie »Vans goes global« erschließen wir über entsprechende Vertriebs- und Produktionsaktivitäten vor Ort zunehmend aber auch die Wachstumsmärkte in Südamerika und Asien sowie den russischen Markt. Zudem wollen wir im nordamerikanischen Transportermarkt weiter wachsen. Dort wird der Sprinter nicht nur als Mercedes-Benz Fahrzeug, sondern auch unter der Marke Freightliner angeboten.

Mit den Marken Mercedes-Benz und Setra ist **Daimler Buses** in seinen Kermärkten im Segment über 8 t weiterhin Marktführer. Das Angebot umfasst Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie Fahrgestelle. Die größten der insgesamt 13 Produktionsstandorte liegen in Deutschland, Frankreich, Spanien, der Türkei, Argentinien, Brasilien und Mexiko. 49% des Umsatzes erzielte Daimler Buses im Jahr 2013 in Westeuropa und in Lateinamerika (ohne Mexiko) 26%. 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.

C.02

Daimler-Konzernstruktur 2013

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services
Umsatz	64,3 Mrd. €	31,5 Mrd. €	9,4 Mrd. €	4,1 Mrd. €	14,5 Mrd. €
Mitarbeiter	96.895	79.020	14.838	16.603	8.107
Marken	 Mercedes-Benz 	 Mercedes-Benz     	 Mercedes-Benz 	 Mercedes-Benz 	  

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 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 83,5 Mrd. € entspricht einem Bestand von knapp 3,1 Mio. Fahrzeugen. Am Konsortium Toll Collect, das in Deutschland ein System zur elektronischen Mauterhebung bei Lkw über 12 t betreibt, ist Daimler Financial Services mit 45% beteiligt.

An der European Aeronautic Defence and Space Company (EADS), einem führenden Unternehmen der Luftfahrt-, Raumfahrt- und Verteidigungsindustrie, war die Daimler AG zum Jahresende 2012 noch mit 7,4% beteiligt. Am 17. April 2013 wurden diese Anteile veräußert.

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

Portfolioänderungen und strategische Kooperationen

Mit gezielten Investitionen und richtungweisenden Partnerschaften haben wir im Jahr 2013 unser Kerngeschäft gestärkt, neue Technologien vorangetrieben und zusätzliche Wachstumspotenziale erschlossen. Dabei haben wir uns auf die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres bestehenden Geschäftsportfolios konzentriert.

Daimler AG beteiligt sich mit 12% an BAIC Motor. Im November 2013 haben wir uns mit 12% an unserem langjährigen Partner BAIC Motor beteiligt und damit einen wichtigen Schritt im Rahmen unserer China-Strategie vollzogen. Damit ist Daimler der erste nicht-chinesische Automobilhersteller, der Anteile an einem chinesischen Automobilproduzenten erwirbt. BAIC Motor ist die Pkw-Tochter der Beijing Automotive Group (BAIC Group), die zu den führenden Automobilherstellern in China zählt. Die Partner Daimler und BAIC haben in den vergangenen zehn Jahren eine langfristige strategische Partnerschaft aufgebaut, die beiden Unternehmen und der chinesischen Automobilindustrie gleichermaßen zugutekommt. Teil dieser gemeinsamen Aktivitäten ist das Joint Venture BBAC, das seit 2006 Mercedes-Benz Pkw produziert und seit 2013 als erstes Mercedes-Benz Werk für Pkw-Motoren außerhalb Deutschlands Vier- und Sechszylinder-Motoren herstellt. Daneben laufen bei Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA) seit Mitte 2012 gemeinsam produzierte mittelschwere und schwere Lkw der Marke Auman vom Band. Ein weiterer entscheidender Baustein der Partnerschaft ist die Beijing Mercedes-Benz Sales Service Corporation (BMBS). Das Unternehmen hat im März 2013 den Betrieb aufgenommen. Dort haben wir alle Vertriebsaktivitäten für importierte und lokal produzierte Mercedes-Benz Pkw zusammengeführt. Das Joint Venture ist eine wichtige Säule für ein nachhaltiges Wachstum von Mercedes-Benz in China.

Fortschritte bei der Zusammenarbeit von Daimler und Renault-Nissan. Die Kooperation von Daimler und Renault-Nissan hat sich im Jahr 2013 sehr positiv entwickelt. Die Partnerschaft, die im April 2010 mit drei Projekten startete, ist mittlerweile auf zehn wichtige Projekte angewachsen und umfasst nun auch Initiativen in Nordamerika und Asien.

Ein gutes Beispiel dafür, wie stark die Partner von der Zusammenarbeit profitieren, ist die gemeinsame Produktion von Mercedes-Benz Vierzylinder-Benzinmotoren in Decherd (Tennessee/USA). Knapp eineinhalb Jahre nach dem Spatenstich im Mai 2012 ist das Werksgebäude mittlerweile fertiggestellt worden. Der Produktionsstart ist für Mitte 2014 geplant. Die in Decherd gefertigten Motoren sollen in der neuen Mercedes-Benz C-Klasse, die im Daimler-Werk in Tuscaloosa (Alabama/USA) produziert wird, sowie für neue Produkte von Infiniti eingesetzt werden. Auch die Entwicklungsarbeiten für eine gemeinsame neue Drei- und Vierzylinder-Benzinmotorenfamilie mit Turbolader und Direkteinspritzung schreiten voran. Die Motoren verfügen über modernste Technologien mit deutlich geringerem Kraftstoffverbrauch.

Im Nutzfahrzeuggeschäft wird die Zusammenarbeit ebenfalls intensiviert. Geplant ist, dass die zu Daimler Trucks Asia gehörende Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) mit dem Nissan-Transporter NV350 Urvan beliefert wird. Er soll von Mitsubishi Fuso in ausgewählten Exportmärkten verkauft werden. Diese Form der strategischen Belieferung wird bereits seit Anfang 2013 auch bei leichten Lkw – dem FUSO Canter Guts (Nutzlast 2,0t) und dem NT450 Atlas (Nutzlast 1,5t) – erfolgreich umgesetzt, um das jeweilige Produktpotential auf neue Segmente auszuweiten.

Planmäßige Fortschritte macht auch das smart/Twingo-Projekt. So laufen derzeit die Produktionsvorbereitungen für den neuen Zweisitzer-smart bei smart in Hambach (Frankreich) und den Viersitzer-smart sowie Renault-Twingo-Nachfolger im Renault-Werk in Novo Mesto (Slowenien) auf Hochtouren. Die Markteinführung der Fahrzeugvarianten ist für die zweite Jahreshälfte 2014 geplant. Die neue Generation des smart und des Renault Twingo werden auf Basis einer gemeinsamen Architektur entwickelt, bleiben aber eigenständige Produkte mit unverwechselbarem Markengesicht.

Abkommen zur Kommerzialisierung der Brennstoffzelle. Bereits im Jahr 2008 wurde das Joint Venture »Automotive Fuel Cell Cooperation« (AFCC) als Gemeinschaftsunternehmen von Daimler (50,1%), Ford (30%) und Ballard (19,9%) gegründet. Im Januar 2013 haben die Daimler AG, die Ford Motor Company und unser strategischer Kooperationspartner Nissan Motor Co., Ltd. ein Abkommen getroffen, um die Kommerzialisierung der Brennstoffzelle weiter voranzutreiben. Ziel der Zusammenarbeit ist es, gemeinschaftlich ein Brennstoffzellensystem zu entwickeln und dabei die Entwicklungskosten zu senken. Alle drei Partner werden zu gleichen Teilen in das Projekt investieren.

Daimler Trucks and Buses China Ltd. (DTBC) gegründet.

Als rechtlich eigenständige Gesellschaft für das Geschäft seiner Lkw und Busse in China ist die im April 2013 gegründete DTBC der ideale Rahmen, um das bestehende Truck-Geschäft weiter auszubauen und das Produktpotential in China – etwa im Bereich Busse – kontinuierlich auszuweiten. Durch die strukturelle Eigenständigkeit kann sich DTBC nun noch stärker auf die spezifischen Bedürfnisse der Nutzfahrzeugkunden konzentrieren. Zugleich schafft die Integration des Busgeschäfts die Möglichkeit, weitere Absatzfelder zu erschließen. Mit der neuen Gesellschaft führt Daimler die strukturelle Neuordnung des China-Geschäfts konsequent fort.

Daimler Mobility Services gegründet. Daimler Financial Services verfolgt das Ziel, das Geschäft mit Mobilitätsdienstleistungen deutlich auszubauen. Zu diesem Zweck bündelte Daimler Financial Services im Januar 2013 alle Aktivitäten auf dem Gebiet innovativer Mobilitätsangebote, wie zum Beispiel car2go und moovel, in einer neuen Gesellschaft, der Daimler Mobility Services GmbH mit Sitz in Ulm. Um dieses Geschäft weiter zu stärken, hat sich Daimler im weiteren Jahresverlauf an verschiedenen Unternehmen beteiligt. Hierzu zählen beispielsweise das Fernbusunternehmen Flixbus sowie das Chauffeurservice-Portal Blacklane GmbH.

Daimler verkauft verbleibenden EADS-Anteil. Am 27. März 2013 hat die außerordentliche Hauptversammlung der EADS einer neuen Führungs- und Aktionärsstruktur zugestimmt. Anschließend wurde am 2. April 2013 der im Jahr 2000 geschlossene Aktionärspakt aufgelöst und durch einen neuen Aktionärspakt ohne Beteiligung von Daimler ersetzt. Gleichzeitig wurden die bisher von Daimler gehaltenen, aber wirtschaftlich einem Konsortium internationaler Investoren zustehenden EADS-Aktien an diese sogenannten Dedalus-Investoren übertragen. Mit der Auflösung des bisherigen Aktionärspakts hat Daimler seinen maßgeblichen Einfluss bei EADS verloren. Am 17. April 2013 hat Daimler auch den danach noch verbliebenen EADS-Anteil von rund 7,4 % über ein beschleunigtes Platzierungsverfahren veräußert. Die Neubewertung und der Verkauf der EADS-Anteile führten im zweiten Quartal 2013 zu einem Ertrag im Konzern-EBIT von insgesamt 3,2 Mrd. €, von dem 1,7 Mrd. € auf die Dedalus-Investoren entfielen. Aus dem Verkauf ergab sich für Daimler ein Zahlungsmittelzufluss von 2,2 Mrd. €. Seit Abschluss dieser Transaktion hält Daimler keine Anteile mehr an EADS. Der Konzern hat darüber hinaus eine Vereinbarung mit Barabwicklung abgeschlossen, die es ermöglichte, bis zum Jahresende 2013 in begrenztem Umfang am Kursanstieg der EADS-Aktien zu partizipieren. Aus diesem Vertrag entstand für den Daimler-Konzern nochmals ein Ertrag in Höhe 44 Mio. €.

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 die Net-Asset-Produktivität (Verhältnis von Umsatz zu Net Assets) bestimmt werden. ↗ C.03

Im Geschäftsjahr 2013 stieg der Value Added auf 5,9 (i. V. 4,3) Mrd. €. Die quantitative Entwicklung des Value Added und der übrigen finanziellen Steuerungsgrößen wird im Kapitel Ertragslage erläutert. ⚡ vgl. S. 90f.

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 Zinsergebnis und Ertragsteuern reflektiert das EBIT die Ergebnisverantwortung der Geschäftsfelder. Die operative Ergebnisgröße auf Konzernebene ist der Net Operating Profit. Dieser beinhaltet zusätzlich zum EBIT der Geschäftsfelder auch Ergebniseffekte, die nicht durch die Geschäftsfelder zu verantworten sind. Hierzu zählen Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten. ↗ C.12 auf S. 86

C.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. 91

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, wird der Kostensatz für Pensionsverpflichtungen auf Basis der nach IFRS verwendeten Diskontierungssätze bestimmt. Die erwartete Rendite der Liquidität orientiert sich am Geldmarktzinssatz. Der Kapitalkostensatz des Konzerns ist der gewichtete Mittelwert der einzelnen Verzinsungsansprüche beziehungsweise -erwartungen; im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz bei 8 % nach Steuern. Auf der Ebene der industriellen Geschäftsfelder belief sich der Kapitalkostensatz vor Steuern auf 12 %, für Daimler Financial Services wurde ein Eigenkapitalkostensatz vor Steuern von 13 % verwendet. ☞ C.04

C.04

Kapitalkostensatz

	2013	2012
in Prozent		
Konzern, nach Steuern	8	8
Industrielle Geschäftsfelder, vor Steuern	12	12
Daimler Financial Services, vor Steuern	13	13

Umsatzrendite. Als zentraler Einflussfaktor auf den 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 (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 wichtige finanzielle Indikatoren dar. Zusätzlich zu den finanziellen Leistungsindikatoren nutzen wir auch verschiedene nichtfinanzielle Größen für die Steuerung des Unternehmens. Von besonderer Bedeutung sind hierbei der Absatz unserer Automobilgeschäftsfelder, den wir auch als Basis für unsere Kapazitäts- und Personalplanung einsetzen, sowie die Beschäftigtenzahl.

Außerdem nutzen wir im Rahmen unseres Nachhaltigkeitsmanagements weitere nichtfinanzielle Indikatoren, wie beispielsweise den CO₂-Ausstoß unserer Fahrzeugflotte oder den Energie- und Wasserverbrauch unserer Standorte.

Detaillierte Angaben zur Entwicklung nichtfinanzialer Leistungsindikatoren finden Sie in den Kapiteln »Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf« und »Nachhaltigkeit«. ☞ vgl. S. 81ff. und 105ff.

Daimler stärkt Kundenorientierung

Um die Wachstumsstrategien in allen Geschäftsfeldern umzusetzen und den Fokus auf Kunden und Märkte zu schärfen, hat der Vorstand der Daimler AG im September 2013 beschlossen, die Geschäftsfelder organisatorisch zu stärken. Dazu wurde die Verantwortung für die wesentlichen Vertriebsfunktionen und die wichtigen Absatzmärkte direkt im jeweiligen Geschäftsfeld verankert. Übergreifende Funktionen auf Länderebene haben wir gleichzeitig verschlankt. Die Funktionalressorts wurden stärker auf die Anforderungen der Geschäftsfelder ausgerichtet. Nach den erfolgreich gestarteten Produktoffensiven bei Pkw und Nutzfahrzeugen ist diese Weiterentwicklung unserer Strukturen der nächste strategische Schritt zur Erreichung unserer Wachstumsziele. Dabei geht es nicht in erster Linie um Kostenvorteile, sondern um direktere Kundenbeziehungen und die Steigerung des Absatzes. Aufgrund immer vielfältigerer Kundenbedürfnisse kommt der Fähigkeit, in jedem einzelnen Markt punktgenau auf den jeweiligen Kundenwunsch einzugehen, mehr und mehr Bedeutung zu. Mit der neuen Struktur schafft Daimler hierfür ideale Voraussetzungen.

Erklärung zur Unternehmensführung

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

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf.

Weltwirtschaft

Mit 2,5% lag das Wachstum der Weltwirtschaft im Berichtsjahr erneut unter dem langfristigen Trendwachstum von etwas über 3%. ↗ C.05 Nach einem schwachen Jahresstart stabilisierte sich die globale Wirtschaftsentwicklung allerdings im weiteren Jahresverlauf, sodass insbesondere in der zweiten Jahreshälfte wieder eine leichte Belebung sichtbar war. Dabei wurde die Konjunktur wie in den Vorjahren durch eine weiterhin sehr expansive Geldpolitik aller großen Notenbanken unterstützt. Ein entscheidender Faktor für die Stabilisierung war unter anderem, dass sich die mit der europäischen Staatsschuldenkrise verbundenen Unsicherheiten aufgrund der Maßnahmen der Europäischen Zentralbank merklich verringerten. Die Rohölpreise schwankten zwar im Jahresverlauf, lagen aber im Durchschnitt leicht unter dem Vorjahresniveau.

Die Volkswirtschaften der Industrieländer erzielten im Berichtsjahr nur ein enttäuschendes Wachstum von insgesamt rund 1% und blieben damit weiterhin merklich unter ihrem Potenzial. In den USA fiel das gesamtwirtschaftliche Wachstum mit 1,9% deutlich schwächer aus als im Vorjahr, was vor allem an den restriktiven fiskalischen Maßnahmen sowie einer reduzierten Investitionsdynamik lag. Im Herbst war dann insbesondere das zähe Ringen um die notwendige Erhöhung der Staatsschuldenobergrenze ein erheblicher globaler Belastungsfaktor. In Japan kam die Wirtschaft mit relativ viel Schwung ins Jahr, primär angetrieben durch die expansiven Maßnahmen der Notenbank und der Regierung. Die damit einhergehende markante Abwertung des Yen kam als weiterer Stimulus hinzu.

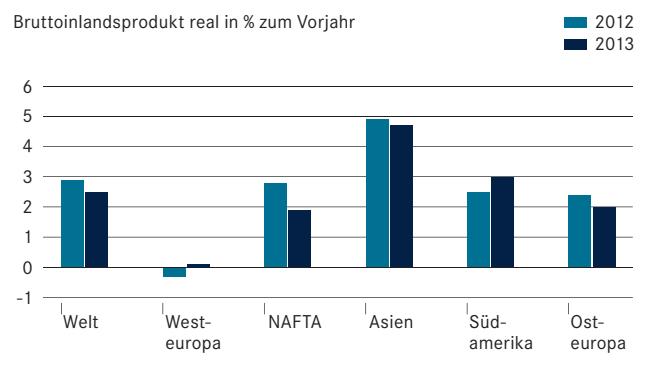
In der Europäischen Währungsunion war die Finanzpolitik im Jahr 2013 weiterhin von teilweise deutlichen Konsolidierungsmaßnahmen geprägt, die das Wachstum in Summe ähnlich wie im Vorjahr belastet haben. Auch wenn sich für das Gesamtjahr aufgrund einer rückläufigen Inlandsnachfrage erneut ein Minus von etwa einem halben Prozentpunkt ergab, so konnte die Konjunktur zumindest im Jahresverlauf erstmals wieder leichte Zuwächse von Quartal zu Quartal ausweisen. Weiterhin schwierig war die Lage in den südlichen Rezessionsländern wie Griechenland, Portugal, Spanien und Italien. Auch in Frankreich stagnierte die konjunkturelle Entwicklung, während die deutsche Wirtschaft immerhin einen bescheidenen Zuwachs von 0,4% erzielen konnte.

Waren die Schwellenländer in den vergangenen Jahren noch Garanten für kräftiges Wachstum, so blieben sie im Berichtsjahr mit knapp 4,5% deutlich hinter den ursprünglichen Erwartungen zurück. So wurden vor allem für die bedeutenden Volkswirtschaften Indien, Brasilien und Russland die Prognosen im Jahresverlauf kontinuierlich und merklich nach unten revidiert. Weltwirtschaftlich besonders wichtig war aber, dass sich die Wachstumsabschwächung in China nicht fortsetzte. Dort hat sich die konjunkturelle Lage in der zweiten Jahreshälfte stabilisiert, und mit einem gesamtwirtschaftlichen Plus von 7,7% wurde im Jahr 2013 insgesamt ein solider Zuwachs erzielt.

In diesem weltwirtschaftlichen Umfeld waren die Wechselkurse teilweise sehr volatil. So pendelte der Kurs des US-Dollar zum Euro im Jahresverlauf zwischen Werten von 1,27 bis 1,39. Zum Jahresende war der Euro mit 1,38 US-\$ knapp 5% stärker als am Jahresanfang. Sehr ausgeprägt war die Schwankungsbreite des japanischen Yen gegenüber dem Euro mit einem Korridor von 113 bis 145. Hier lag der Wert des Euro gegenüber dem Yen zum Jahresende um etwa 27% über dem Anfangsniveau. Gegenüber dem britischen Pfund schloss der Euro bei etwas weniger volatilem Verlauf zum Jahresende mit einer Aufwertung von rund 2%.

C.05

Wirtschaftswachstum



Quelle: IHS Global Insight

Automobilmärkte

Ungeachtet der im Gesamtjahr 2013 unterdurchschnittlichen Entwicklung der Weltwirtschaft ist die **globale Pkw-Nachfrage** um rund 5 % gewachsen und erreichte damit erneut ein Rekordniveau. ↗ **C.06**

Auf regionaler und Länderebene zeigte sich allerdings ein sehr gemischtes Bild. Vor allem die kräftige Expansion des chinesischen Marktes und das Marktwachstum in den USA wirkten sich positiv auf die weltweite Nachfrage aus. So ist der Pkw-Markt in China um rund 18 % gewachsen; auch das Premium-Segment entwickelte sich nach verhaltemem Jahresstart weiterhin günstig und legte in Summe sogar noch etwas stärker zu als der Gesamtmarkt. Der US-amerikanische Markt setzte seine schwungvolle Erholung fort und trug ebenfalls deutlich zum globalen Wachstum bei. Mit rund 15,5 Millionen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen wurden so viele Einheiten verkauft wie seit 2007 nicht mehr.

Dagegen bewegte sich der westeuropäische Pkw-Markt erneut unter dem Vorjahresniveau. Allerdings hat die Nachfrage im ersten Halbjahr die Talsohle durchschritten und zeigte in der Folge eine leichte Belebung. Im Gesamtjahr hatte der west-europäische Pkw-Markt einen moderaten Rückgang von rund 2 % zu verzeichnen. Der deutsche Markt zeigte einen ähnlichen Verlauf, landete aber mit einem Minus von 4 % unter dem west-europäischen Durchschnitt. Hervorzuheben ist die Entwicklung in Großbritannien mit einem deutlichen Zuwachs von etwa 10 %.

Der japanische Markt lag im ersten Halbjahr noch deutlich unter dem durch staatliche Kaufanreize erhöhten Niveau des Jahres 2012, konnte diesen Rückgang aber dank einer günstigen Nachfrageentwicklung im zweiten Halbjahr noch vollständig aufholen. In den großen Schwellenländern mit Ausnahme von China hinterließ die volkswirtschaftliche Abschwächung deutliche Spuren bei der Pkw-Nachfrage. In Russland bewegte sich der Pkw-Markt um 5 % unter dem Niveau des vorangegangenen Jahres, in Indien betrug der Rückgang etwa 8 %.

Die **weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw** lag im Berichtsjahr erkennbar über dem Vorjahresniveau. Je nach Region und Land wiesen die Verkaufszahlen allerdings beträchtliche Unterschiede auf.

Der nordamerikanische Markt verzeichnete nach einem schwachen ersten Halbjahr eine moderate Verbesserung in der zweiten Jahreshälfte, sodass im Gesamtjahr das Vorjahresniveau nur knapp verfehlt wurde.

Der europäische Lkw-Markt lag zu Jahresbeginn deutlich zweistellig unter den Vorjahreswerten. Im Jahresverlauf zeigte sich aber auch hier eine spürbare Belebung, sodass die Nachfrage insgesamt sogar erkennbar über dem Niveau von 2012 landete. Das kräftige Anziehen zum Jahresende war allerdings überwiegend von Vorzieheffekten vor der Einführung der Euro-VI-Abgasnorm gekennzeichnet. Zuletzt waren bereits Anzeichen für ein Auslaufen dieses Sondereffekts im Markt zu beobachten.

In Japan entfalteten die Konjunkturstimuli der Regierung und die expansive Geldpolitik der Notenbank im Jahresverlauf eine zunehmend positive Wirkung auf das Lkw-Geschäft. Die Verkäufe im Segment der mittelschweren und schweren Lkw übertrafen das Vorjahresniveau um rund 5 %. Bei den leichten Lkw, zu denen der überwiegende Teil der von FUSO abgesetzten Fahrzeuge zählt, fiel der Zuwachs mit 8 % noch etwas deutlicher aus. Mit einem Anstieg von etwa 12 % konnte sich der brasilianische Markt teilweise von den erheblichen Verlusten des Vorjahrs erholen. Dieses Wachstum war allerdings mehr von Nachholeffekten und günstigen Finanzierungsmöglichkeiten getrieben als von einer dynamischen Entwicklung der brasilianischen Volkswirtschaft.

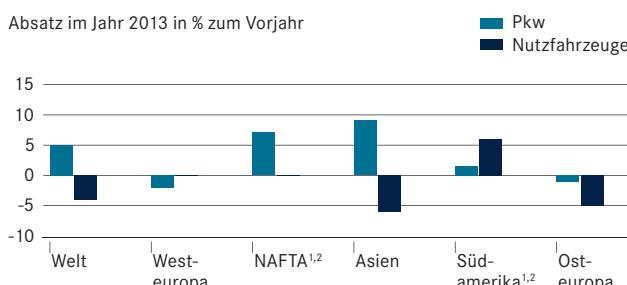
Einen drastischen Rückgang der Nachfrage verzeichnete dagegen der indische Lkw-Markt. Hier hatte die ebenfalls unterdurchschnittliche ökonomische Entwicklung einen Einbruch der Zulassungszahlen von mehr als 25 % zur Folge. Rückläufig entwickelte sich auch der russische Markt, allerdings fiel hier das Minus etwas moderater aus. Positiv entwickelte sich hingegen der weltgrößte Markt für mittlere und schwere Lkw: Der Zuwachs von etwa 17 % in China war letztlich ausschlaggebend dafür, dass der Weltmarkt das Volumen des Vorjahres leicht übertreffen konnte.

In der für Mercedes-Benz Vans besonders wichtigen Region Westeuropa war der **Markt für mittelgroße und große Transporter** auch im Jahr 2013 schwierig. Im Gesamtjahr verringerte sich die Nachfrage um 6 %; insbesondere in den südeuropäischen Ländern waren die Märkte weiterhin sehr labil. Ähnlich war die Entwicklung im Marktsegment der kleinen Transporter. In Lateinamerika war das Markttumfeld für große Transporter hingegen sehr günstig: Der Markt legte dort zweistellig zu. Der US-Markt erreichte knapp das Vorjahresniveau, und in China war in dem von uns adressierten Marktsegment eine leichte Nachfragebelebung zu verzeichnen.

Bei **Bussen** verzeichnete der westeuropäische Markt einen leichten Zuwachs. Dabei kam es zum Jahresende zu vorgezogenen Beschaffungen im Vorfeld der Euro-VI-Einführung. In der Türkei profitierte der Busmarkt von der weiterhin deutlichen Belebung bei den Stadtbusse, allerdings hat sich der Markt aufgrund der politischen Situation zum Jahresende leicht abgeschwächt. In Lateinamerika hat sich der Markt nach dem starken Rückgang im Jahr 2012 ebenfalls wieder belebt. Allerdings blieb die Nachfrage in Brasilien aufgrund der politisch bedingten Marktunsicherheiten im Jahr 2013 hinter den Erwartungen zurück. Insgesamt konnte der Markt im Vergleich zum Vorjahr dennoch zulegen.

C.06

Automobilmärkte weltweit



1 Segment Personenwagen einschließlich leichte Nutzfahrzeuge
2 Mittlere und schwere Nutzfahrzeuge

Geschäftsentwicklung

Absatz. Daimler hat den Absatz im Jahr 2013 wie im Geschäftsbericht 2012 angekündigt weiter gesteigert. Mit 2,35 Mio. Fahrzeugen haben wir das Vorjahresniveau um 7 % übertroffen. Zu diesem Anstieg haben mit Mercedes-Benz Cars (+8%), Daimler Trucks (+5%), Mercedes-Benz Vans (+7%) und Daimler Buses (+5%) alle Automobilgeschäftsfelder beigetragen. Auch unsere Automobilgeschäftsfelder haben damit die zu Jahresbeginn abgegebenen Prognosen bestätigt.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** erzielte im Berichtsjahr mit 1.565.600 (i.V. 1.451.600) Fahrzeugen erneut einen Absatzrekord. Aufgrund der attraktiven neuen Modelle, die wir im Berichtsjahr eingeführt haben, hat sich das Wachstum im Jahresverlauf beschleunigt. Die Marke Mercedes-Benz hat den Absatz um 9 % auf den neuen Bestwert von 1.467.400 Fahrzeugen gesteigert. Sowohl in Deutschland als auch in den USA und Japan war Mercedes-Benz die erfolgreichste Premiummarke. Darüber hinaus konnten wir unsere Position in vielen weiteren Märkten verbessern.

In einem volatilen europäischen Marktumfeld behauptete sich Mercedes-Benz sehr gut. Dabei konnten wir in nahezu allen wichtigen Märkten Marktanteile hinzugewinnen. In Westeuropa haben wir beim Absatz das Vorjahresniveau um insgesamt 3 % übertroffen und im schwachen deutschen Markt den Marktanteil auf 10,3 (i.V. 10,1) % erhöht. Besonders erfreulich war die Absatzentwicklung in den USA: Dort haben wir mit 308.900 Fahrzeugen deutlich mehr verkauft als jemals zuvor. Beachtliche Zuwächse konnten wir auch in Japan (+22 %), Indien (+27 %) sowie in Brasilien (+34 %) erzielen, und in China (+15 %) haben unsere Verkäufe vor allem in der zweiten Jahreshälfte deutlich angezogen.

Unter den Baureihen der Marke Mercedes-Benz haben sich die neuen Kompakten besonders dynamisch entwickelt. Im Berichtsjahr wählten insgesamt 383.700 Kunden ein Modell der A-, B- oder CLA-Klasse – das war ein Absatzplus von 66 %. Sehr begehrt waren auch die neuen Modelle der E-Klasse, sodass der Absatz im Jahr der umfassenden Modellpflege um 6 % auf 332.300 Limousinen, T-Modelle, Coupés und Cabrios gesteigert werden konnte. Bei den Geländewagen der M-/R-/GLK-/GL-/G-Klasse stieg der Absatz auf ein neues Rekordniveau von 323.300 Fahrzeugen (+9 %). Mit 356.700 Fahrzeugen (-16 %) konnten sich die C-Klasse Modelle im Jahr vor dem Modellwechsel gut behaupten. Die neue S-Klasse, die wir im Juli 2013 an die ersten Kunden ausgeliefert haben, wurde von den Kunden und der Fachpresse äußerst positiv aufgenommen. Auch im Jahr des Modellwechsels behauptete die S-Klasse ihre Position als meistverkaufte Luxuslimousine der Welt. Insgesamt haben wir im S-Klasse Segment im Berichtsjahr 71.400 (i.V. 80.700) Fahrzeuge abgesetzt. ↗ C.07

Die Marke smart hat sich mit 98.200 abgesetzten smart fortwo (-7 %) im letzten vollen Jahr des Produktlebenszyklus sehr gut behauptet. ↗ vgl. S. 150ff.

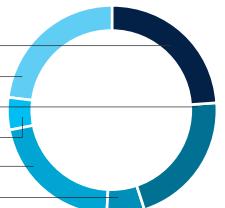
Daimler Trucks konnte den Absatz im Jahr 2013 in einem regional sehr unterschiedlichen Marktumfeld leicht steigern. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 484.200 (i.V. 462.000) schwere, mittelschwere und leichte Lkw sowie Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO ausgeliefert; damit haben wir das höchste Niveau seit sieben Jahren erreicht und sind weiterhin der größte weltweit aufgestellte Hersteller von Lkw über 6 t. ↗ C.08 Die wesentlichen Erfolgsfaktoren waren unsere umfangreiche Produktoffensive, das umfassende Angebot moderner Euro-VI-Lkw und unsere globale Aufstellung. Zum Absatzanstieg haben vor allem die lateinamerikanischen Märkte und in geringerem Umfang Westeuropa beigetragen, während unser Absatz in der NAFTA-Region und in Asien nahezu stabil war.

In Westeuropa war erst in der zweiten Jahreshälfte eine deutliche Verbesserung der Nachfragesituation spürbar: Zum einen bestellten Kunden Euro-V-Fahrzeuge vor Inkrafttreten der schärferen Emissionsgesetzgebung im Jahr 2014, zum anderen nutzten Käufer die in einigen Ländern gewährten Euro-VI-Subventionen. Bei Daimler Trucks stieg der Absatz um 14 % auf 65.900 Lkw; damit haben wir unsere Marktführerschaft sowohl in Deutschland als auch in Westeuropa insgesamt weiter ausgebaut. ↗ C.09

C.07

Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars

A-/B-/CLA-Klasse	24%
C-/SLK-Klasse	23%
E-/CLS-Klasse	21%
S-/CL-/SL-Klasse/SLS/Maybach	5%
M-/R-/GLK-/GL-/G-Klasse	21%
smart	6%



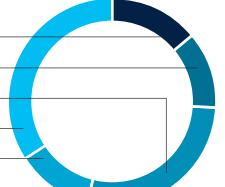
Westeuropa	41%
NAFTA	23%
Asien	25%
Übrige Märkte	11%



C.08

Absatzstruktur Daimler Trucks

Westeuropa	14 %
Lateinamerika	12 %
NAFTA	28 %
Asien	34 %
Übrige Märkte	12 %



In Lateinamerika konnten wir den Absatz im Berichtsjahr um 28% auf 59.300 Lkw steigern. Hierzu haben insbesondere staatlich geförderte Finanzierungsanreize und Nachholeffekte im Hauptmarkt Brasilien beigetragen. Dort war unser Marktanteil aufgrund des intensiven Wettbewerbs niedriger als im Vorjahr.

In der NAFTA-Region konnten wir unsere Verkaufszahlen bei einem leicht rückläufigen Markt mit 135.200 (i. V. 135.000) Lkw stabil halten. Bei den mittelschweren und schweren Lkw der Klasse 6-8 haben wir den Marktanteil in der NAFTA deshalb deutlich auf 38,2% gesteigert und damit unsere führende Wettbewerbsposition untermauert.

In der Region Asien war die Lage in den einzelnen Märkten sehr unterschiedlich. Einem Zuwachs in Japan standen Absatzzrückgänge in Taiwan und Indonesien gegenüber. In Indien blieb die Lkw-Nachfrage aufgrund der schwachen Konjunktur entwicklung deutlich unter dem Niveau des Vorjahrs. Dennoch ist es uns gelungen, mit den neuen BharatBenz Lkw bereits auf die vierte Position im Segment der mittelschweren und schweren Lkw vorzustoßen. Insgesamt erreichte unser Absatz in Asien mit 162.700 Fahrzeugen nahezu das Vorjahresniveau.

C.09

Marktanteile¹

	2013	2012	13/12 Veränd. Prozentpunkte
in %			

Mercedes-Benz Cars

Westeuropa	5,6	5,3	+0,3
davon Deutschland	10,3	10,1	+0,2
USA	2,1	2,0	+0,1
China	1,3	1,4	-0,1
Japan	1,2	0,9	+0,3

Daimler Trucks

Mittelschwere und schwere Lkw Westeuropa	24,1	22,9	+1,2
davon Deutschland	39,7	39,2	+0,5
Schwere Lkw NAFTA (Klasse 8)	36,0	32,9	+3,1
Mittelschwere Lkw NAFTA (Klasse 6 und 7)	43,1	36,9	+6,2
Mittelschwere und schwere Lkw Brasilien	24,7	25,5	-0,8
Lkw Japan	20,2	20,4	-0,2

Mercedes-Benz Vans

Mittelgroße und große Transporter Westeuropa	17,8	18,1	-0,3
davon Deutschland	26,2	26,7	-0,5

Daimler Buses

Busse über 8 t Westeuropa	30,9	28,3	+2,6
davon Deutschland	51,2	48,9	+2,3
Busse über 8 t Lateinamerika	41,6	42,7	-1,1

1 Basierend auf Schätzwerten in einzelnen Märkten.

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 die Produktion Mitte 2012 aufgenommen und im Berichtsjahr 103.300 Lkw der Marke Auman abgesetzt, die im Konzernabsatz von Daimler nicht berücksichtigt sind.  vgl. S. 156 ff.

Mercedes-Benz Vans hat den Absatz im Jahr 2013 weltweit auf 270.100 (i. V. 252.400) Transporter der Modelle Sprinter, Vito, Viano, Vario und Citan gesteigert. In der Kernregion Westeuropa stiegen die Verkäufe um 3% auf 169.200 Transporter. Vom Stadtlieferwagen Citan, den wir im Herbst 2012 eingeführt haben, setzte Mercedes-Benz Vans in Westeuropa 17.700 (i. V. 6.400) Einheiten ab. Der Absatz von mittelgroßen und großen Transportern ging vor allem aufgrund der weiterhin sehr schwierigen Marktsituation in den südeuropäischen Ländern um 4% auf 151.500 Einheiten zurück. Im Heimatmarkt Deutschland setzten wir 71.500 (i. V. 71.000) Transporter ab. In Osteuropa, allen voran in Russland und der Türkei, war Mercedes-Benz Vans erneut erfolgreich: Der Absatz stieg in dieser Region um 12% auf 26.900 Einheiten. Die Erfolgsgeschichte des Sprinter setzte sich in Nord- und Südamerika fort: Während der Absatz in den USA auf 22.800 (i. V. 21.500) Fahrzeuge zulegte, konnte in Lateinamerika sogar ein Plus von 40% auf 19.600 Einheiten erzielt werden. Auch auf dem chinesischen Markt konnten wir mit 12.700 verkauften Fahrzeugen (+44%) einen kräftigen Anstieg verbuchen. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr weltweit 166.200 Sprinter (+5%), 80.900 Vito und Viano (-3%) und 20.200 Citan abgesetzt. Außerdem wurden noch 2.900 Vario verkauft, der seit September 2013 nicht mehr produziert wird.  vgl. S. 161 ff.

Daimler Buses hat im Jahr 2013 weltweit 33.700 Busse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra verkauft. Damit haben wir den Absatz um 5% gesteigert und die Marktführerschaft in unseren Kernmärkten im Segment für Busse mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 8 t behauptet. In Westeuropa bauten wir in einem nur moderat wachsenden Markt unsere Marktposition, insbesondere im Stadtbus- und Überlandbus-Segment, aus. Dementsprechend ist dort unser Absatz um 15% auf 6.700 (i. V. 5.900) Busse gestiegen; der Marktanteil verbesserte sich deutlich auf 30,9% (i. V. 28,3%). In Deutschland stiegen unser Absatz um 20% und der Marktanteil auf 51,2 (i. V. 48,9) %. Dort war der neue Stadtbus Citaro besonders erfolgreich. In Lateinamerika lag der Absatz von Fahrgestellen der Marke Mercedes-Benz mit 19.100 (i. V. 17.800) Einheiten ebenfalls deutlich über dem Vorjahresniveau, allerdings war der Nachfragezuwachs in Brasilien aufgrund der politisch bedingten Unsicherheit geringer als von uns erwartet. Unsere führende Marktposition konnten wir trotz eines leichten Rückgangs des Marktanteils auf 41,6% (i. V. 42,7%) behaupten. In Mexiko wurde mit 3.000 Einheiten das Vorjahresniveau nicht erreicht. In den USA ging der Absatz erwartungsgemäß zurück, da wir den Verkauf von Orion-Stadtbusen im Jahr 2012 eingestellt haben.  vgl. S. 164 ff.

Das Geschäft von **Daimler Financial Services** hat sich im Berichtsjahr erneut sehr positiv entwickelt und neue Bestmarken erreicht. Das weltweite Vertragsvolumen ist, wie von uns bereits im Geschäftsbericht 2012 angekündigt, weiter gewachsen und erreichte 83,5 Mrd. € (+4%). Bereinigt um Wechselkurseffekte ergab sich ein Anstieg um 11%. Das Neugeschäft konnte im Vergleich zum Vorjahr um 6% auf 40,5 Mrd. € gesteigert werden. Die Wachstumsimpulse kamen aus allen Regionen. Daimler Financial Services unterstützte auch im Jahr 2013 in zahlreichen Ländern gewerbliche Einzelkunden, den Mittelstand sowie internationale Großunternehmen bei der Finanzierung und Verwaltung ihrer Fahrzeuge und Fuhrparks. Insgesamt standen 357.000 Verträge mit gewerblichen Kunden in den Büchern – das entspricht einem Zuwachs von 9% gegenüber dem Vorjahr. Auch im Versicherungsgeschäft konnten wir im Berichtsjahr deutlich zulegen: Die Zahl der vermittelten automobilbezogenen Polices war mit 1,27 Mio. (+20%) höher als je zuvor. Das Geschäft mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen haben wir im Jahr 2013 weiter ausgebaut. Das Mobilitätskonzept car2go war Ende des Jahres in 25 Städten in Europa und Nordamerika vertreten. Mit insgesamt fast 600.000 Kunden war car2go Marktführer im Bereich flexibler Auto-Kurzzeitmieten. Die Mobilitätsplattform »moovel«, die verschiedene Mobilitätsangebote intelligent miteinander vernetzt und dem Kunden den besten Weg von A nach B aufzeigt, startete im Jahr 2013 in den Ballungsgebieten Nürnberg und München sowie in der Region Rhein-Ruhr. Im November ging in Berlin und Hamburg das Pilotprojekt Park2gether in Betrieb, das Parkplatzbesitzer und Parkplatzsuchende mittels einer Online-Börse zusammenbringt.  vgl. S. 167 ff.

Auftragslage. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses fertigen auf Bestellung nach den Wünschen von Kunden ausgestattete Fahrzeuge. Dabei passen wir die Kapazitäten bei einzelnen Modellen flexibel der sich verändernden Nachfrage an. Insgesamt hat sich die Auftragssituation von Daimler im Berichtsjahr sehr positiv entwickelt. Wegen der hohen Nachfrage in den USA und in verschiedenen Schwellenländern haben die Bestellungen bei Mercedes-Benz Cars im Berichtsjahr das hohe Vorjahresniveau nochmals deutlich übertroffen. Hierzu haben auf der Produktseite vor allem die Modelle der neuen Kompaktklasse, die weiterhin sehr erfolgreichen Geländewagen und die neue E-Klasse beigetragen. Aufgrund der stabilen Nachfrage haben wir auch die Produktion erhöht. Der Auftragsbestand lag zum Jahresende deutlich über dem Vorjahresniveau.

Auch bei Daimler Trucks hat sich die Auftragssituation gegenüber dem Vorjahr verbessert. Ausschlaggebend dafür waren einerseits das komplett erneuerte Modellangebot und andererseits Vorzieheffekte infolge der Einführung der neuen Abgasnorm Euro VI in der Europäischen Union im Jahr 2014. Insgesamt lagen die Bestellungen bei Daimler Trucks im Berichtsjahr über dem Vorjahresniveau, und der Auftragsbestand war zum Jahresende höher als ein Jahr zuvor.

Umsatz. Daimler hat den Konzernumsatz im Jahr 2013 um 3% auf 118,0 Mrd. € gesteigert; bereinigt um Wechselkurseffekte war ein Zuwachs um 7% zu verzeichnen. Damit hat sich die positive Geschäftsentwicklung des Jahres 2012 – wie von uns zu Jahresbeginn erwartet – fortgesetzt. Die Wachstumsdynamik hat sich aufgrund des Markterfolgs unserer neuen Fahrzeugmodelle in der zweiten Jahreshälfte deutlich beschleunigt. Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars (+4%), Mercedes-Benz Vans (+3%), Daimler Buses (+4%) und Daimler Financial Services (+7%) konnten das Geschäftsvolumen, wie von uns bereits im Geschäftsbericht 2012 angekündigt, teilweise sogar deutlich steigern. Demgegenüber erreichte der Umsatz von Daimler Trucks mit 31,5 (i. V. 31,4) Mrd. € nicht ganz das von uns erwartete Niveau. Großen Einfluss hatten hier auch Wechselkurseffekte, vor allem die deutliche Abwertung des japanischen Yen gegenüber dem Euro.

In der regionalen Betrachtung erhöhte sich der Umsatz von Daimler in Westeuropa (+4% auf 41,1 Mrd. €) und in der NAFTA (+3% auf 32,9 Mrd. €). In Asien haben sich unsere Erwartungen nicht ganz erfüllt: Hier ist das Geschäftsvolumen von Daimler aufgrund eines schwächeren ersten Halbjahres und infolge von Wechselkurseffekten um 3% auf 24,5 Mrd. € zurückgegangen.

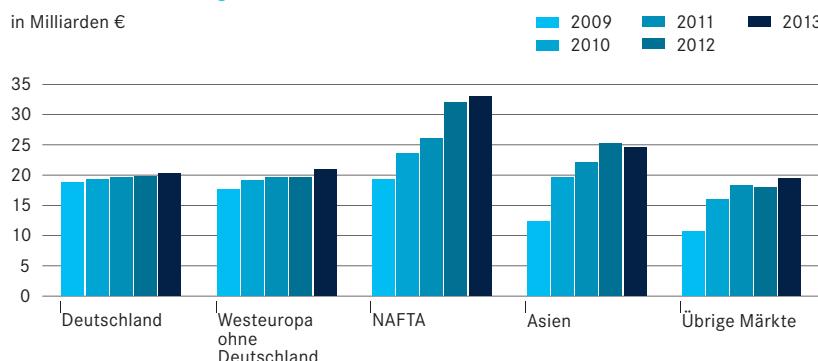
C.11

Umsatz nach Geschäftsfeldern

	2013	2012	13/12
in Millionen €			Veränd. in %
Daimler-Konzern	117.982	114.297	+3
Mercedes-Benz Cars	64.307	61.660	+4
Daimler Trucks	31.473	31.389	+0
Mercedes-Benz Vans	9.369	9.070	+3
Daimler Buses	4.105	3.929	+4
Daimler Financial Services	14.522	13.550	+7

C.10

Konzernumsatz nach Regionen



Ertragslage.

C.12

EBIT nach Segmenten

	2013	2012 ¹	13/12
	in Millionen €		
			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	4.006	4.391	-9
Daimler Trucks	1.637	1.695	-3
Mercedes-Benz Vans	631	543	+16
Daimler Buses	124	-221	.
Daimler Financial Services	1.268	1.293	-2
Überleitung	3.149	1.119	+181
Daimler-Konzern	10.815	8.820	+23

1 Die Vergleichszahlen wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 angepasst. Weitere Informationen zu den Anpassungen können Anmerkung 1 des Konzernanhangs entnommen werden.

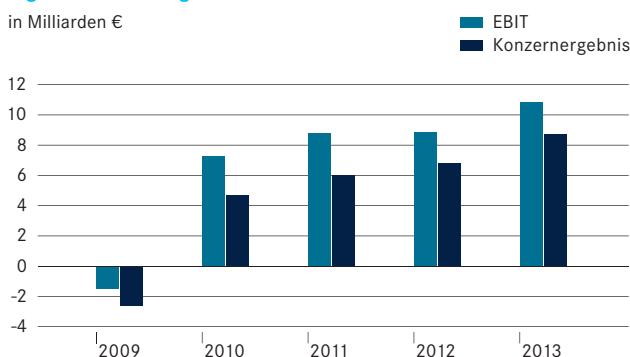
EBIT

Der **Daimler-Konzern** erzielte im Geschäftsjahr 2013 ein EBIT von 10,8 (i.V. 8,8) Mrd. € und übertraf damit das Niveau des Vorjahrs deutlich. ↗ C.12 ↗ C.13

Die gute Absatzentwicklung der automobilen Geschäftsfelder und die zunehmende Wirkung der Effizienzprogramme trugen zu einer Ergebnisverbesserung bei. Trotz der guten Absatzentwicklung war bei Mercedes-Benz Cars infolge der Veränderungen im Produkt-Mix sowie aufgrund der erbrachten Vorleistungen für neue Produkte insgesamt ein Ergebnisrückgang zu verzeichnen; bei Daimler Trucks führten insbesondere Garantiekosten und Wechselkurseffekte zu einem leicht rückläufigen EBIT. Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses erzielten im Vergleich zum Vorjahr höhere Ergebnisse. Das Ergebnis von Daimler Financial Services lag in der Größenordnung des Vorjahres.

C.13

Ergebnisentwicklung



Die geringeren Aufwendungen infolge der Aufzinsung langfristiger Rückstellungen und Effekte aufgrund gesunkenener Abzinsungsfaktoren (95 Mio. €; i.V. 504 Mio. €) haben sich positiv auf das Konzern-EBIT ausgewirkt. Gegenläufig belastete die Entwicklung der Wechselkurse das Ergebnis.

Das Ergebnis beider Jahre war durch die Veräußerung der EADS-Anteile beeinflusst: Infolge der Neubewertung und Veräußerung der verbliebenen 7,4% der EADS-Anteile in 2013 entstand ein Ertrag von 3.223 Mio. €; im Vorjahr resultierte aus dem Verkauf des 7,5%-Anteils an EADS ein Ertrag von 913 Mio. €. Die Abwertung von Beteiligungen im Bereich der alternativen Antriebe wirkte sich mit 174 (i.V. 51) Mio. € im Konzern-EBIT aus. Für Personalmaßnahmen im Rahmen eines Optimierungsprogramms von Daimler Trucks in Deutschland und Brasilien entstanden Aufwendungen in Höhe von 116 Mio. €. Aus der Neuausrichtung des europäischen und amerikanischen Geschäftssystems von Daimler Buses ergaben sich im Berichtsjahr Aufwendungen in Höhe von 39 (i.V. 155) Mio. €.

Die Sonderfaktoren, die die Ergebnisentwicklung in den Jahren 2013 und 2012 beeinflussten, sind in Tabelle [C.14](#) im Einzelnen dargestellt.

Das **Konzern-EBIT aus dem laufenden Geschäft** (EBIT ohne Sonderfaktoren) lag mit 7,9 Mrd. € leicht unter dem von uns im Geschäftsbericht 2012 angekündigten Vorjahresniveau von 8,1 Mrd. €, da die at-equity-Ergebnisse aus der Beteiligung an EADS ab dem zweiten Quartal 2013 weggefallen sind.

Das EBIT des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** lag mit 4.006 Mio. € unter dem Vorjahresergebnis von 4.391 Mio. €. Die Umsatzrendite belief sich auf 6,2% (i. V. 7,1%). [C.15](#)

Die Ergebnisentwicklung war im Wesentlichen auf das weitere Absatzwachstum vor allem in China, in den USA und in Westeuropa zurückzuführen. Dazu hat insbesondere unsere erweiterte Kompaktwagenpalette beigetragen. Ergebniszüchse erzielten wir auch durch eine bessere Preisdurchsetzung. Zudem wirkten sich Effizienzmaßnahmen aus unserem Programm »Fit for Leadership« positiv auf das Ergebnis aus. Gegenläufig wirkten ein veränderter Modell-Mix und ungünstige Wechselkurseffekte. Darüber hinaus war das Ergebnis durch Aufwendungen im Zusammenhang mit Produktattraktivierungen, Kapazitätserweiterungen, Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie absatzbedingt höhere sonstige Aufwendungen belastet. Im EBIT enthalten ist eine Abwertung von Beteiligungen im Bereich der alternativen Antriebe in Höhe von 174 (i. V. 51) Mio. €.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** erzielte ein EBIT von 1.637 (i. V. 1.695) Mio. € und eine Umsatzrendite von 5,2% (i. V. 5,4%). [C.15](#)

Die insbesondere im letzten Quartal spürbare Belebung des Fahrzeugabsatzes trug positiv zur Ergebnisentwicklung bei. Zum einen war eine Markterholung in Brasilien zu verzeichnen, zum anderen ergaben sich positive Impulse aus dem Geschäft in Westeuropa, die unter anderem auf vorgezogene Käufe aufgrund der Einführung der strengeren Euro-VI-Abgasnorm im Jahr 2014 zurückzuführen sind. Gegenläufig beeinflussten insbesondere gestiegene Garantiekosten und Wechselkurseffekte das Ergebnis. Weiterhin entstanden Aufwendungen in Höhe von 116 Mio. € für Personalmaßnahmen im Rahmen der Optimierungsprogramme in Deutschland und Brasilien. Die Effizienzmaßnahmen des Programms »Daimler Trucks #1« haben sich positiv im Ergebnis niedergeschlagen.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2013 ein operatives Ergebnis von 631 (i. V. 543) Mio. €. Die Umsatzrendite beläuft sich auf 6,7% gegenüber 6,0% im Vorjahr. [C.15](#)

Der deutliche Ergebnisanstieg ist unter anderem auf einen höheren Absatz und eine bessere Preisdurchsetzung zurückzuführen. Fortgesetzte Effizienzsteigerungen im Rahmen des Programms »Performance Vans 2013« trugen ebenfalls zur Ergebnisverbesserung bei. Vorleistungen für neue Produkte haben das Ergebnis belastet. Im Vorjahr fielen Aufwendungen in Höhe von 64 Mio. € im Zusammenhang mit der Abwertung des chinesischen Joint Ventures Fujian Benz Automotive Corporation an.

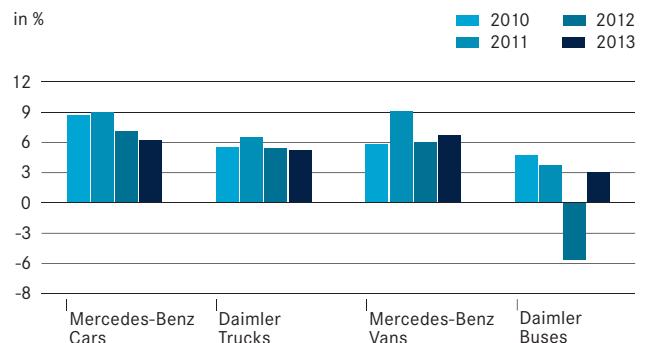
C.14

Sonderfaktoren im EBIT

	2013	2012
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars		
Abwertung von Beteiligungen im Bereich der alternativen Antriebe	-174	-51
Daimler Trucks		
Personalanpassungen	-116	-
Mercedes-Benz Vans		
Abwertung des Joint Ventures Fujian Benz Automotive Corporation	-	-64
Daimler Buses		
Neuausrichtung Geschäftssystem	-39	-155
Überleitung		
Ertrag aus dem Verkauf von EADS-Anteilen	+3.223	+913

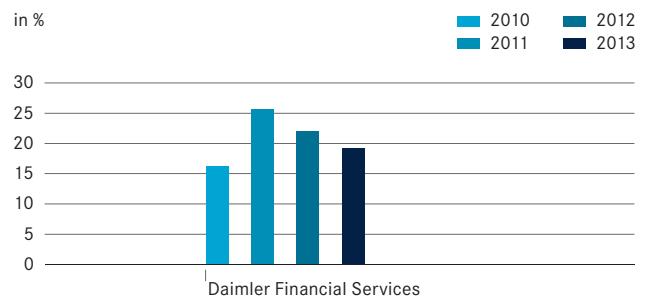
C.15

Umsatzrendite (Return on Sales)



C.16

Eigenkapitalrendite (Return on Equity)



C.17

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2013	2012	13/12
	in Millionen €		
	Veränd. in %		
Umsatzerlöse	117.982	114.297	+3
Umsatzkosten	-92.457	-88.821	+4
Bruttoergebnis vom Umsatz	25.525	25.476	+0
Vertriebskosten	-10.875	-10.455	+4
Allgemeine Verwaltungskosten	-3.865	-3.974	-3
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-4.101	-4.179	-2
Sonstige betriebliche Erträge	1.530	1.507	+2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-399	-291	+37
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	3.345	1.198	+179
Übriges Finanzergebnis	-349	-462	-24
Zinserträge	212	233	-9
Zinsaufwendungen	-884	-937	-6
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.139	8.116	+25
Ertragsteuern	-1.419	-1.286	+10
Konzernergebnis	8.720	6.830	+28
davon			
auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	1.878	402	+367
davon			
Anteil der Aktionäre der Daimler AG	6.842	6.428	+6

C.18

Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern

	2013	2012
	in Millionen €	
Konzern-EBIT		8.820
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten ¹	-4	0
Zinserträge	212	233
Zinsaufwendungen	-884	-937
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.139	8.116

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

Das Geschäftsfeld **Daimler Buses** ist im Berichtsjahr 2013 in die Gewinnzone zurückgekehrt und hat ein EBIT von 124 (i. V. -221) Mio. € erzielt. Die Umsatzrendite belief sich auf 3,0% (i. V. -5,6%). ↗ C.15

Diese positive Entwicklung wurde von Absatzzuwachsen in Westeuropa und Lateinamerika sowie von einem verbesserten Mix getragen. Darüber hinaus führten weitere Effizienzfortschritte im europäischen Geschäftssystem und geringere Aufwendungen für die Neuausrichtung des europäischen und amerikanischen Geschäftssystems zu deutlichen Ergebnisverbesserungen. Die Aufwendungen für die Neuausrichtung des Geschäftssystems betrugen 39 (i. V. 155) Mio. €.

Daimler Financial Services konnte im Jahr 2013 ein Ergebnis von 1.268 Mio. € erzielen und bewegte sich damit auf Vorjahresniveau (1.293 Mio. €). Die Eigenkapitalrendite lag bei 19,2% (i. V. 22,0%). ↗ C.16

Ein höheres Vertragsvolumen trug positiv zur Ergebnisentwicklung bei. Gegenläufig wirkten sich negative Wechselkurseffekte und niedrigere Zinsmargen aus. Höhere Aufwendungen entstanden im Zusammenhang mit der Ausweitung der Geschäftstätigkeit.

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. Bis zum Verkauf der restlichen Anteile an EADS war in den zentral verantworteten Sachverhalten auch das anteilige Ergebnis der at-equity bewerteten Beteiligung an EADS enthalten.

Anfang April schied Daimler aus der bisherigen EADS-Aktionärsvereinbarung aus. Durch den damit verbundenen Verlust des maßgeblichen Einflusses wurde die at-equity-Bilanzierung beendet. Hieraus ergab sich im Jahr 2013 ein Ertrag von 3,4 Mrd. €. Am 17. April 2013 hat Daimler seinen verbliebenen EADS-Anteil von rund 7,4 % über ein beschleunigtes Platzierungsverfahren verkauft; infolge der Entwicklung des Kurses der EADS-Aktie zwischen dem 2. April 2013 und dem Tag des Verkaufs ergab sich ein Aufwand von 184 Mio. €. Der Konzern hatte darüber hinaus eine Vereinbarung mit Barabwicklung abgeschlossen, die es ermöglichte, bis zum Jahresende 2013 in begrenztem Umfang am Kursanstieg der EADS-Aktien zu partizipieren. Aus diesem Vertrag entstand für den Daimler-Konzern ein Ertrag in Höhe von 44 Mio. €. Insgesamt ergab sich aus der Veräußerung der Anteile an EADS ein Sondereinfluss in Höhe von 3,2 Mrd. €. Weiterführende Informationen im Zusammenhang mit der Veräußerung der EADS-Anteile im Jahr 2013 können den Erläuterungen in ↗ Anmerkung 13 des Konzernanhangs entnommen werden.

Aus den übrigen zentral verantworteten Sachverhalten sind Aufwendungen in Höhe von 191 (i. V. 113) Mio. € entstanden. Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergab sich im Jahr 2013 ein Ertrag von 82 (i. V. 8) Mio. €.

Eine Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern zeigt die Tabelle ↗ C.18.

Gewinn- und Verlustrechnung

Der **Konzernumsatz** stieg im Jahr 2013 um 3,2% auf 118,0 Mrd. €; bereinigt um Wechselkurseffekte war eine Zunahme um 7,3% zu verzeichnen. Der Umsatzanstieg war vor allem auf den höheren Absatz in allen automobilen Geschäftsfeldern und die Zunahme des Vertragsvolumens bei Daimler Financial Services zurückzuführen. Weitere Informationen zur Umsatzentwicklung können dem **Abschnitt »Geschäftsleitung«** des Lageberichts entnommen werden. [↗ C.17](#)

Die **Umsatzkosten** betrugen im Berichtsjahr 92,5 Mrd. € und nahmen gegenüber dem Vorjahr um rund 4% zu. Der Anstieg der Umsatzkosten war auf das erhöhte Geschäftsvolumen und infolgedessen im Wesentlichen auf höhere Material- und Personalaufwendungen zurückzuführen. Zudem stiegen die Abschreibungen auf Vermietete Gegenstände im Zusammenhang mit dem wachsenden Leasinggeschäft an. Gegenläufig fielen bei Daimler Financial Services geringere Aufwendungen für die Refinanzierung an. Im Vergleich zu den Umsatzerlösen des Konzerns, die sich um 3,2% erhöhten und durch die Abwertungen wichtiger Währungen beeinflusst waren, stiegen die Umsatzkosten um 4,1%, sodass der Anteil des Bruttoergebnisses am Umsatz mit 21,6% unter dem des Vorjahres (22,3%) lag. Hier hat sich auch der veränderte Produkt-Mix ausgewirkt. Weitere Informationen zu den Umsatzkosten enthält

Anmerkung 5 des Konzernanhangs. [↗ C.17](#)

Die **Vertriebskosten** erhöhten sich absatzbedingt um 0,4 Mrd. € auf 10,9 Mrd. €. Höhere Aufwendungen für Marketing, Personal und IT-Leistungen waren wesentliche Faktoren hierfür. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen stieg von 9,1% auf 9,2%. [↗ C.17](#)

Im abgelaufenen Geschäftsjahr lagen die **allgemeinen Verwaltungskosten**, hauptsächlich wechselkursbedingt, mit 3,9 (i. V. 4,0) Mrd. € leicht unter dem Niveau des Vorjahrs. Der Anteil der allgemeinen Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen ist mit 3,3% (i. V. 3,5%) leicht gesunken. [↗ C.17](#)

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** beliefen sich im Berichtszeitraum nahezu unverändert zum Vorjahr auf 4,1 (i. V. 4,2) Mrd. €. Diese stehen in erster Linie im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Modelle, den Vorleistungen für die Erneuerung bestehender Modelle und der Weiterentwicklung von kraftstoffeffizienten und umweltschonenden Antriebsarten sowie Sicherheitstechnologien. Der Anteil der Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen ging von 3,7% auf 3,5% zurück. Weitere Informationen zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns können dem Abschnitt »Forschung und Entwicklung, Umweltschutz« im Kapitel **»Nachhaltigkeit«** entnommen werden. [↗ C.17](#)

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** bewegten sich mit 1,5 (i. V. 1,5) Mrd. €. auf Vorjahresniveau. Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stiegen leicht auf 0,4 (i. V. 0,3) Mrd. € an. Weitere Informationen zur Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen sind in **Anmerkung 6** des Konzernanhangs enthalten. [↗ C.17](#)

Im Geschäftsjahr 2013 verbesserte sich das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** auf 3,3 (i. V. 1,2) Mrd. €. Beide Jahre sind durch hohe Erträge im Zusammenhang mit dem Verlust des maßgeblichen Einflusses beziehungsweise der Veräußerung von EADS-Anteilen beeinflusst. Im Geschäftsjahr 2013 verlor Daimler den maßgeblichen Einfluss auf EADS; hieraus resultierte ein Ertrag von 3,4 Mrd. €. Im Jahr 2012 wurde bereits ein 7,5%-Anteil an EADS verkauft und ein Ertrag von 0,9 Mrd. € realisiert. [↗ C.17](#)

Das **übrige Finanzergebnis** verbesserte sich von -0,5 Mrd. € auf -0,3 Mrd. €. Dies ist hauptsächlich auf geringere Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von 0,1 (i. V. 0,5) Mrd. € zurückzuführen. [↗ C.17](#)

Das **Zinsergebnis** lag bei -0,7 (i. V. -0,7) Mrd. €. Während die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen nahezu auf Vorjahresniveau lagen, waren beim sonstigen Zinsergebnis leichte Verbesserungen zu verzeichnen. Diese Entwicklung war insbesondere auf Bewertungseffekte bei Zinssicherungsinstrumenten zurückzuführen, die der Absicherung der Refinanzierung dienen. Gesunkene Zinssätze für Geldanlagen und eine höhere Liquiditätsvorhaltung haben sich gegenläufig ausgewirkt. [↗ C.17](#)

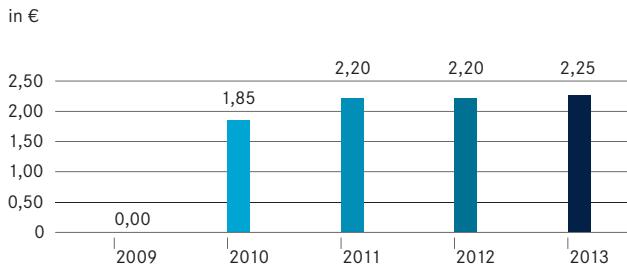
Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand in Höhe von 1,4 (i. V. 1,3) Mrd. € ist trotz eines höheren Vorsteuerergebnisses nur leicht angestiegen. Die Steuerquote lag im Berichtsjahr bei 14,0% (i. V. 15,8%). Die geringen Steuerquoten waren überwiegend auf steuerfreie Erträge aus der Neubewertung beziehungsweise Veräußerung der EADS-Anteile zurückzuführen. Zudem wirkten in beiden Jahren Steuererträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren. [↗ C.17](#)

Das **Konzernergebnis** erreichte 8,7 (i. V. 6,8) Mrd. €. Dabei entfiel auf Minderheitsanteile ein Gewinn von 1,9 (i. V. 0,4) Mrd. €, der im Geschäftsjahr 2013 zu großen Teilen im Zusammenhang mit der Neubewertung der EADS-Anteile stand. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 6,8 (i. V. 6,4) Mrd. €; dies führte zu einem **Ergebnis je Aktie** von 6,40 (i. V. 6,02) €. [↗ C.17](#)

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl an ausstehenden Aktien von 1.068,8 (i. V. 1.066,8) Mio. Stück zugrunde gelegt.

C.19

Dividende je Aktie



Dividende

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung am 9. April 2014 eine Anhebung der Dividende auf 2,25 (i. V. 2,20) € 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 2.407 (i. V. 2.349) Mio. € und die Ausschüttungsquote erreicht 35,2% (i. V. 36,5) % des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. ↗ C.19

C.20

Überleitung zum Net Operating Profit

	2013	2012	13/12
in Millionen €	Veränd. in %		
Mercedes-Benz Cars	4.006	4.391	-9
Daimler Trucks	1.637	1.695	-3
Mercedes-Benz Vans	631	543	+16
Daimler Buses	124	-221	-
Daimler Financial Services	1.268	1.293	-2
EBIT der Geschäftsfelder	7.666	7.701	-0
Ertragsteuern ¹	-1.642	-1.518	+8
Sonstige Überleitung	3.149	1.119	+181
Net Operating Profit	9.173	7.302	+26

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

Net Operating Profit

Tabelle ↗ C.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 ↗ C.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 ↗ C.21 und ↗ C.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 ↗ C.23.

Der **Value Added des Konzerns** stieg im Berichtsjahr um 1,6 Mrd. € auf 5,9 Mrd. €; dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 22,6% (i. V. 19,5%). Damit wurde der Mindestverzinsungsanspruch von 8% erneut erheblich übertroffen. Der Value Added beider Jahre war insbesondere durch die Neubewertung und die Veräußerung der restlichen Anteile an EADS beeinflusst.

Mercedes-Benz Cars hat einen Value Added von 2,0 Mrd. € (i. V. 2,7 Mrd. €) erwirtschaftet. Dem weiteren Absatzwachstum und einer besseren Preisdurchsetzung standen ein weniger günstiger Modell-Mix sowie Wechselkurseffekte gegenüber. Weiterhin waren Aufwendungen im Zusammenhang mit Produktattraktivierungen, für Kapazitätserweiterungen und Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge zu verzeichnen. Zudem hat sich bei der Entwicklung des Value Added der Anstieg der durchschnittlichen Net Assets um 2,6 Mrd. € auf 16,7 Mrd. € ausgewirkt. Dieser war vor allem durch das höhere Anlagevermögen infolge gestiegener Investitionen für neue Produkte und Produktionsanlagen bedingt.

C.21

Value Added

	2013	2012	13/12
in Millionen €	Veränd. in %		
Daimler-Konzern	5.921	4.300	+38
Mercedes-Benz Cars	2.007	2.698	-26
Daimler Trucks	369	365	+1
Mercedes-Benz Vans	445	387	+15
Daimler Buses	-4	-360	+99
Daimler Financial Services	409	530	-23

Der Value Added im Geschäftsfeld **Daimler Trucks** bewegte sich mit 0,4 Mrd. € auf Vorjahresniveau. Das leicht rückläufige EBIT konnte durch geringere durchschnittliche Net Assets kompensiert werden. Die Ergebnisentwicklung war vor allem auf die Belebung des Fahrzeugabsatzes insbesondere in Brasilien und Westeuropa zurückzuführen. Gegenläufig wirkten gestiegene Garantiekosten, Wechselkurseffekte und Aufwendungen im Zusammenhang mit den Optimierungsprogrammen in Deutschland und Brasilien.

Beim Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** lag der Value Added mit 0,4 Mrd. € leicht über dem Vorjahr. Infolge eines höheren Absatzes, einer besseren Preisdurchsetzung und Effizienzverbesserungen konnte ein höheres EBIT erwirtschaftet werden. Gegenläufig haben sich aufgrund des gestiegenen Anlagevermögens die um 0,2 auf 1,5 Mrd. € angewachsenen durchschnittlichen Net Assets ausgewirkt.

Im Geschäftsfeld **Daimler Buses** wurde ein Value Added von -4 (i. V. -360) Mio. € erzielt. Absatzzuwächse in Westeuropa und Lateinamerika, weitere Effizienzfortschritte im europäischen Geschäftssystem und geringere Aufwendungen für Optimierungsprogramme haben zu einem deutlichen Anstieg des EBIT geführt. Das durchschnittliche gebundene Kapital ging um 0,1 Mrd. € leicht zurück und trug in geringem Umfang zum Anstieg des Value Added bei.

Der Value Added des Geschäftsfelds **Daimler Financial Services** ging um 0,1 Mrd. € auf 0,4 Mrd. € zurück. Die Eigenkapitalrendite lag bei 19,2 % (i. V. 22,0 %). Die Entwicklung war hauptsächlich auf den Anstieg des durchschnittlichen Eigenkapitals um 0,7 Mrd. € auf 6,6 Mrd. € infolge des höheren Vertragsvolumens zurückzuführen, während sich das Ergebnis auf Vorjahresniveau bewegte.

C.22

Net Assets (Durchschnitt)

	2013	2012	13/12
in Millionen €	Veränd. in %		
Mercedes-Benz Cars	16.658	14.107	+18
Daimler Trucks	10.571	11.082	-5
Mercedes-Benz Vans	1.547	1.302	+19
Daimler Buses	1.068	1.157	-8
Daimler Financial Services ¹	6.607	5.871	+13
Net Assets der Geschäftsfelder	36.451	33.519	+9
At-equity bewertete Finanzinvestitionen ²	638	1.938	-67
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	2.479	1.256	+97
Sonstige Überleitung ³	1.080	808	+34
Daimler-Konzern	40.648	37.521	+8

1 Eigenkapital

2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet

3 Industriegeschäft

C.23

Net Assets (Nettovermögen) des Daimler-Konzerns zum Jahresende

	2013	2012	13/12
in Millionen €	Veränd. in %		
Net Assets des Industriegeschäfts			
Immaterielle Vermögenswerte	9.228	8.761	+5
Sachanlagen	21.732	20.546	+6
Vermietete Gegenstände	13.207	12.163	+9
Vorräte	16.648	17.075	-3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.208	6.864	+5
Abzgl. Rückstellungen für sonstige Risiken	-11.382	-10.975	+4
Abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-8.778	-8.515	+3
Abzgl. übrige Vermögenswerte und Schulden	-15.983	-14.864	+8
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern	1.878	2.717	-31
Eigenkapital			
Daimler Financial Services	6.596	6.092	+8
Net Assets (Nettovermögen)	40.354	39.864	+1

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 die vielfältigen Kapitalverkehrsbeschränkungen und sonstigen Kapital- sowie Devisentransferbeschränkungen eingehalten werden.

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

Das Management von Länderrisiken beinhaltet mehrere Risikoaspekte: das Risiko aus Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften und Joint Ventures, das Risiko aus grenzüberschreitenden Finanzierungen von Konzerngesellschaften in Risikoländern sowie das Risiko aus dem direkten Verkauf an Kunden in diesen Ländern. Ein »Credit Committee« legt für diese grenzüberschreitenden Finanzierungen 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 Akkredititive. Ferner wird im Rahmen eines Komitees die Höhe von Hartwährungsportfolios bei Financial Services-Gesellschaften in Risikoländern festgelegt und begrenzt.

Weitergehende Informationen zum Management der Marktpreis-, Kreditausfall- und Liquiditätsrisiken enthält

● Anmerkung 32 des Konzernanhangs.

Cash Flow

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** ↗ C.24 stieg im Vergleich zum Vorjahr um 4,4 Mrd. € auf 3,3 Mrd. €. Im Anstieg des Konzernergebnisses vor Steuern sind die zahlungsunwirksamen Effekte aus der Neubewertung der EADS-Aktien in Höhe von 3,4 Mrd. € enthalten. Aus der Entwicklung des Working Capital ergaben sich positive Einflüsse. Diese resultieren aus dem Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie einem geringeren Vorratsaufbau; gegenläufig wirkte der Aufbau der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Das Wachstum im Neugeschäft aus der Leasing- und Absatzfinanzierung lag leicht über dem hohen Niveau des Vorjahreszeitraumes. Die insgesamt positive Entwicklung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva stand im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Geschäftsausweitung und war teilweise abrechnungsbedingt. Bereits erhaltene und noch nicht abgeführt Umsatzsteuer sowie absatzbedingt gestiegene Verkäufe mit Restwertgarantien und mit Service-

und Wartungsverträgen haben bereits zu Zahlungseingängen geführt. Für Händlerboni wurden Aufwendungen berücksichtigt, die noch nicht mit Auszahlungen verbunden waren. Weiterhin waren niedrigere Zuwendungen an die Pensionsfonds im Jahresvergleich zu verzeichnen. Im Vorjahr wurden für Pensionspläne weiterer deutscher Gesellschaften Sonderzuwendungen in Höhe von 0,5 Mrd. € zu den Planvermögen zugeführt. Eine positive Wirkung resultierte zudem aus den niedrigeren Zahlungen für Ertragsteuern; das aktuelle Jahr war beeinflusst durch Erstattungen von Vorauszahlungen in Deutschland.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ↗ C.24 ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 6,8 (i. V. 8,9) Mrd. €. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren, die insgesamt zu deutlich niedrigeren Mittelabflüssen (netto) führten. Aus dem Verkauf der restlichen Anteile an der EADS wurden in 2013 höhere Verkaufserlöse als in 2012 vereinnahmt. Im Vergleich zu den im Vorjahr getätigten Beteiligungsinvestitionen führten der Erwerb des 12%-Anteils an BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) in Höhe von 0,6 Mrd. € sowie die Kapitalerhöhung an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) in 2013 zu höheren Mittelabflüssen. Zudem waren mit den leicht gestiegenen Investitionen in Sachanlagen und in Immaterielle Vermögenswerte höhere Mittelabflüsse verbunden.

Aus dem **Cash Flow der Finanzierungstätigkeit** ↗ C.24 resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 3,9 (i. V. 11,5) Mrd. €. Der Rückgang war im Wesentlichen auf die Entwicklung der langfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten (netto) zurückzuführen. Hier wirkten insbesondere die gestiegenen Rückzahlungen bestehender langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten, während die Aufnahme neuer Finanzierungsverbindlichkeiten leicht über dem Vorjahresniveau lag. Zudem waren niedrigere Dividendenzahlungen an die Minderheitsgesellschafter von Tochtergesellschaften zu verzeichnen.

C.24

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

	2013	2012	13/12
in Millionen €	Veränderung		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	10.996	9.576	+1.420
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	3.285	-1.100	+4.385
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.829	-8.864	+2.035
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	3.855	11.506	-7.651
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-254	-122	-132
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	11.053	10.996	+57

Die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente lagen am 31. Dezember 2013 einschließlich der Berücksichtigung von negativen Wechselkurseffekten mit 11,1 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere umfasst, wurde um 1,5 Mrd. € auf 18,1 Mrd. € erhöht.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ C.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.

C.25

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2013	2012	13/12 Veränderung
in Millionen €			
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	10.313	7.527	+2.786
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.767	-8.166	+1.399
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere	1.548	2.699	-1.151
Übrige Anpassungen	-252	-608	+356
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	4.842	1.452	+3.390

C.26

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

	31.12.2013	31.12.2012	13/12 Veränderung
in Millionen €			
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.845	9.887	-42
Verzinsliche Wertpapiere	5.303	3.841	+1.462
Liquidität	15.148	13.728	+1.420
Finanzierungsverbindlichkeiten	-1.324	-2.883	+1.559
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	10	663	-653
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-1.314	-2.220	+906
Netto-Liquidität	13.834	11.508	+2.326

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 in 2013 auf 4,8 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 0,6 Mrd. € gegenüber. Zudem wirkte der insgesamt hohe positive Saldo aus den sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva, die im Zusammenhang mit der Geschäftsausweitung standen und teilweise auch abrechnungsbedingt waren. Positive Effekte resultierten aus dem Verkauf von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von Gesellschaften des Industriegeschäfts an Daimler Financial Services. Zudem war der Free Cash Flow des Industriegeschäfts positiv beeinflusst durch den Mittelzufluss aus dem Verkauf der restlichen Anteile an EADS. Belastend wirkten die weiterhin hohen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, der Erwerb des 12 %-Anteils an BAIC Motor in Höhe von 0,6 Mrd. € sowie die Kapitalerhöhung an BBAC. Darüber hinaus verminderten Ertragsteuer- und Zinszahlungen den Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

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

Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Verschuldung des Industriegeschäfts abgezogen.

Gegenüber dem 31. Dezember 2012 stieg die Nettoliquidität des Industriegeschäfts um 2,3 Mrd. € auf 13,8 Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts zurückzuführen; gegenläufig wirkten die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG für das Geschäftsjahr 2012 (-2,3 Mrd. €) sowie die Dividendenzahlung an die Minderheitsgesellschafter von Tochtergesellschaften (-0,3 Mrd. €).

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2012 um 0,6 Mrd. € auf 59,6 Mrd. € erhöht. [↗ C.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 2013 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Tabelle [C.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** garantiert Daimler als Garantiegeber im Allgemeinen die Erfüllung der Zahlungsverpflichtung des Hauptschuldners gegenüber dem Garantnehmer. Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus solchen Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2013 auf 0,8 (i. V. 1,0) Mrd. €; hierfür gebildete Verbindlichkeiten betragen 0,1 (i. V. 0,1) Mrd. €. Die Finanzgarantien entfallen überwiegend auf folgende Sachverhalte: Im Zusammenhang mit der Abgabe der Mehrheit an Chrysler garantiert der Konzern für Verpflichtungen von Chrysler; zum 31. Dezember 2013 beliefen sich diese Garantien auf 0,3 Mrd. €, wobei als Sicherheit für die zugrunde liegenden Verpflichtungen eine Einlage von Chrysler von 0,2 Mrd. € auf einem Treuhandkonto zur Verfügung steht. 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 Rückkaufverpflichtungen. Zum 31. Dezember 2013 betrug der bestmögliche Schätzwert für das Verlustrisiko aus diesen Garantien 1,0 (i. V. 0,8) 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. Diese umfassen insbesondere mögliche Belastungen aus Haftungs- und Prozessrisiken sowie aus sonstigen Steuer- oder Zollrisiken. Der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung aus den sonstigen Eventualverbindlichkeiten beläuft sich auf 0,4 (i. V. 0,1) Mrd. €.

Weitergehende Informationen zu den Finanzgarantien und den Eventualverbindlichkeiten beziehungsweise zum elektronischen Mauterhebungssystem und zu den damit verbundenen Risiken können der [Anmerkung 30](#) (Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen) beziehungsweise [Anmerkung 29](#) (Rechtliche Verfahren) des Konzernanhangs entnommen werden.

C.27

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

	31.12.2013	31.12.2012	13/12
in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.053	10.996	+57
Verzinsliche Wertpapiere	7.066	5.598	+1.468
Liquidität	18.119	16.594	+1.525
Finanzierungsverbindlichkeiten	-77.738	-76.251	-1.487
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-3	665	-668
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-77.741	-75.586	-2.155
Netto-Verschuldung	-59.622	-58.992	-630

C.28

Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen (Nominalwerte)

	2013	31.12.2012
in Millionen €		
Verpflichtungen aus Einkaufskontrakten	9.771	8.763
Unkündbare Miet-, Pacht- und Leasingverträge	1.980	2.139
Unwiderrufliche Kreditzusagen	1.508	1.022
Übrige sonstige finanzielle Verpflichtungen	1.356	1.396
Sonstige finanzielle Verpflichtungen	14.615	13.320

Investitionen

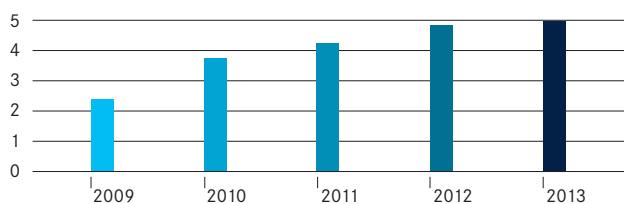
Investitionen weiter erhöht. Im Rahmen unserer globalen Wachstumsstrategie wollen wir die Chancen, die die globalen Automobilmärkte bieten, konsequent nutzen. Dies erfordert umfangreiche Investitionen in neue Produkte und neue Technologien sowie in die Erweiterung unseres weltweiten Produktionsnetzwerkes. Im Berichtsjahr haben wir deshalb die Sachinvestitionen nochmals auf 5,0 (i. V. 4,8) Mrd. € erhöht und damit die im Geschäftsbericht 2012 angekündigte Größenordnung erreicht. Von den Sachinvestitionen entfielen 3,2 (i. V. 3,3) Mrd. € auf Deutschland. Ende 2013 liegen keine wesentlichen finanziellen Verpflichtungen im Zusammenhang mit künftigen Sachinvestitionen vor.

Bei Mercedes-Benz Cars stiegen die Sachinvestitionen im Jahr 2013 um 6 % auf 3,7 Mrd. €. Zu den wichtigsten Projekten zählten die Produktion der neuen S-Klasse sowie die Vorbereitungen für die neue C-Klasse, die ab 2014 in Bremen und in Tuscaloosa (Vereinigte Staaten), Peking (China) und East London (Südafrika), gefertigt wird. Umfangreiche Mittel haben wir auch für die Modernisierung und Erweiterung der Getriebeproduktion in Untertürkheim sowie für die Erweiterung unserer Kapazitäten in den USA eingesetzt. Bei Daimler Trucks waren die Schwerpunkte der neuen schwere Baustellen-Lkw Arocs sowie verschiedene Projekte zur globalen Standardisierung von Motoren und Aggregaten. Darüber hinaus haben wir in die Erweiterung unserer Produktionskapazitäten in Brasilien und in das neue BharatBenz-Werk in Indien investiert. Insgesamt betrugen die Investitionen in Sachanlagen bei Daimler Trucks 0,8 (i. V. 1,0) Mrd. €. Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans standen Investitionen für die neue Großraumlimousine V-Klasse und die Nachfolgegeneration des Vito im Vordergrund. Darüber hinaus haben wir in die neue Generation des Sprinter sowie die Produktion des Sprinter Classic bei unserem Partner GAZ in Russland investiert. Daimler Buses hat im Berichtsjahr vor allem in neue Produkte und in die Modernisierung der Produktionsstandorte investiert.

C.29

Sachinvestitionen

in Milliarden €



C.30

Sachinvestitionen nach Geschäftsfeldern

	2013	2012	13/12 Veränd. in %
in Millionen €			
Daimler-Konzern in % vom Umsatz	4.975 4,2	4.827 4,2	+3
Mercedes-Benz Cars in % vom Umsatz	3.710 5,8	3.495 5,7	+6
Daimler Trucks in % vom Umsatz	839 2,7	989 3,2	-15
Mercedes-Benz Vans in % vom Umsatz	288 3,1	223 2,5	+29
Daimler Buses in % vom Umsatz	76 1,9	82 2,1	-7
Daimler Financial Services in % vom Umsatz	19 0,1	23 0,2	-17

Über die Sachinvestitionen hinausgehend haben wir auch im Berichtsjahr umfangreiche Finanzinvestitionen in Beteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen vorgenommen. Hierunter fallen beispielweise auch die 12%-Beteiligung an unserem chinesischen Partner BAIC Motor sowie die Investitionen in die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

Außerdem haben wir im Berichtsjahr Entwicklungskosten in Höhe von 1,3 (i. V. 1,5) Mrd. € aktiviert; diese sind unter den Immateriellen Vermögenswerten ausgewiesen.

☞ vgl. S. 106

Refinanzierung

Die von Daimler im Jahr 2013 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 Paper), Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten im Kapitalmarkt, die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank sowie die Verbriefung von Kundenforderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset-Backed Securities, ABS).

Für längerfristige Mittelaufnahmen am Kapitalmarkt existieren verschiedene Emissionsprogramme. Dazu zählt beispielsweise das 35 Mrd. € umfassende Euro-Medium Term Note Programm (EMTN), 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 Südafrika, Mexiko, Thailand und Argentinien. Kapitalmarktprogramme ermöglichen eine flexible, wiederholte Inanspruchnahme der Kapitalmärkte.

Im Jahr 2013 deckte der Konzern seinen Liquiditätsbedarf insbesondere durch die Emission von Anleihen. Ein Großteil dieser Rentenpapiere wurde in Form von sogenannten Benchmarkemissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) im US-Dollar- und im Euro-Markt platziert. [↗ C.32](#)

Zusätzlich wurde eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedenen Währungen sowohl im Euromarkt als auch in Kanada, Südafrika, Thailand, Brasilien, Argentinien, Südkorea und in der Türkei begeben. Mehr als ein Drittel des Anleihevolumens wurde jeweils in Euro und US-Dollar emittiert.

Während bereits im Jahr 2012 vor allem wegen der europäischen Staatsschuldenkrise Unternehmensanleihen von Emittenten mit gutem Rating zu attraktiven Konditionen platziert werden konnten, haben sich die Konditionen für Daimler im Jahr 2013 weiter verbessert. Wir haben daher im Rahmen unseres Liquiditätsmanagements tendenziell mehr Mittel mit längeren Laufzeiten aufgenommen.

Im Jahr 2013 hat Daimler zudem in geringem Umfang auch Commercial-Paper-Emissionen durchgeführt.

Des Weiteren wurden im Jahr 2013 in den USA und in Deutschland aufgrund des günstigen Marktfeldes mehrere Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen durchgeführt. So wurde im April und November 2013 in den USA durch die Emission von ABS-Papieren, die durch Leasing-Forderungen unterlegt sind, ein Refinanzierungsvolumen von insgesamt 3,3 Mrd. USD generiert. Ferner wurde im Juli 2013 in den USA eine ABS-Transaktion basierend auf Kreditforderungen im Volumen von knapp 1 Mrd. USD erfolgreich platziert. Im November hat die Mercedes-Benz Bank ABS-Anleihen, die ebenfalls durch Kreditforderungen unterlegt sind, in einem Volumen von 925 Mio. € bei europäischen Investoren platziert.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren auch im Jahr 2013 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 auch supranationale Banken wie die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), 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. Die Kreditlinie war weit überzeichnet, und das bei deutlich günstigeren Konditionen als bei der bislang bestehenden 7 Mrd. € Linie. Daimler beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

Zum Jahresende 2013 bestanden für Daimler kurz- und langfristige Kreditlinien von insgesamt 35,4 (i. V. 33,7) Mrd. €, von denen 15,0 (i. V. 12,2) 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 [↗ C.31](#) dargestellt. Diese entfallen zum 31. Dezember 2013 überwiegend auf die folgenden Währungen: 48 % auf Euro, 25 % auf US-Dollar, 4 % auf brasilianische Real, 3 % auf japanische Yen und 4 % auf kanadische Dollar.

Zum 31. Dezember 2013 betragen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 77.738 (i. V. 76.251) 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.

C.31

Refinanzierungsinstrumente

	Durchschnittszinssätze		Buchwerte	
	31.12.2013	31.12.2012	31.12.2013	31.12.2012
	in %		in Millionen €	
Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	2,14	1,86	44.875	40.845
Geldmarktpapiere	2,02	1,52	1.086	1.768
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3,32	3,80	19.089	20.210
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	1,54	2,13	11.257	12.121

C.32

Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Finance North America	750 Mio. USD	01/2013	01/2015
Daimler Finance North America	1.250 Mio. USD	01/2013	01/2016
Daimler Finance North America	1.000 Mio. USD	01/2013	01/2018
Daimler AG	1.000 Mio. EUR	03/2013	07/2016
Daimler AG	500 Mio. EUR	03/2013	03/2023
Daimler AG	750 Mio. EUR	06/2013	06/2021
Daimler Finance North America	1.500 Mio. USD	08/2013	08/2016
Daimler Finance North America	1.500 Mio. USD	08/2013	08/2018
Daimler AG	500 Mio. EUR	10/2013	10/2016
Daimler AG	750 Mio. EUR	10/2013	04/2020
Daimler AG	1.000 Mio. EUR	11/2013	11/2018

Rating

Im Geschäftsjahr 2013 wurde der Ausblick für das Langfristrating der Daimler AG bei der Ratingagentur Moody's Investors Service von positiv auf stabil zurückgenommen. Die anderen Ratingagenturen haben ihre Bonitätsbewertungen von Daimler im Jahresverlauf bestätigt. Damit verfügt die Daimler AG bei allen vier von ihr beauftragten Ratingagenturen über eine vergleichbare Kreditbonität auf dem Niveau von A-. [↗ C.33](#)

C.33

Rating

	Ende 2013	Ende 2012
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)

In einer Veröffentlichung vom 12. Februar 2013 erläuterte **Standard & Poor's Ratings Services** (S&P) die Ratingeinstufung der Daimler AG und bestätigte darin unser bestehendes langfristiges Unternehmensrating von A- sowie den damit verbundenen stabilen Ausblick. Am 21. November 2013 wurde das Rating der Daimler AG unter Anwendung der modifizierten Kriterien für die Bewertung von Industrieunternehmen, die von S&P am 19. November 2013 veröffentlicht wurden, erneut bestätigt.

Fitch Ratings (Fitch) bestätigte am 24. Mai 2013 das für die Daimler AG bestehende langfristige Emittentenrisiko von A- mit stabilem Ausblick. Diese Bestätigung wurde von Fitch mit der soliden Finanzstruktur des Konzerns und seiner beträchtlichen Nettoliquiditätsposition begründet. Hinsichtlich seiner Finanzkennzahlen verfüge Daimler bei dem bestehenden Rating über einen angemessenen Spielraum.

Am 11. Juli 2013 bestätigte auch **Moody's Investors Service** (Moody's) das bestehende Langfristrating von A3 für die Daimler AG und ihre von Moody's bewerteten Tochtergesellschaften. Gleichzeitig wurde der Ausblick von positiv auf stabil zurückgenommen. Die Senkung des Ausblicks hat Moody's damit begründet, dass sich die Finanzkennzahlen von Daimler seit der letzten Anhebung des Ausblicks im August 2011 auf ein Niveau verringert hätten, das die Anforderungen für eine Hochstufung des Ratings nicht mehr erfüllen würde, und eine Rückkehr auf das erforderliche Niveau im Zeitraum der nächsten 12 bis 18 Monate nicht zu erwarten sei. Dennoch habe Daimler in der zurückliegenden Zeit eine verlässliche Ertragsstärke gezeigt.

Die kanadische Agentur **DBRS** bestätigte am 21. Oktober 2013 das Langfristrating für die Daimler AG und ihre verbundenen Unternehmen von A (low) mit stabilem Ausblick. Die Bestätigung des Ratings gründet sich auf das starke Geschäftsprofil des Konzerns als anerkannter Hersteller von Premiumfahrzeugen und als weltweit größter Lkw-Produzent. Mit seinem aktuellen Finanzprofil sei Daimler in der bestehenden Ratingkategorie sehr gut positioniert.

Sämtliche Ratingagenturen gehen davon aus, dass sich die Profitabilität des Konzerns vor dem Hintergrund der Einführung der neuen Fahrzeugmodelle im Jahr 2014 verbessern wird.

Die Kurzfristratings blieben im Jahresverlauf 2013 bei allen vier Ratingagenturen unverändert.

Vermögenslage.

Konzernbilanz

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2012 von 163,1 Mrd. € auf 168,5 Mrd. € an; währungsbereinigt ist ein Anstieg von 13,1 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 89,4 (i. V. 85,5) Mrd. € auf Daimler Financial Services; dies entspricht 53% (i. V. 52%) aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf das gestiegene Finanzdienstleistungsgeschäft, die hohen Sachinvestitionen sowie auf eine höhere Liquidität (Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und verzinsliche Wertpapiere) zurückzuführen. Der Verkauf der Anteile an der EADS führte zu einem Rückgang bei den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen. Auf der Passivseite sind ein gestiegenes Eigenkapital und höhere Finanzierungsverbindlichkeiten sowie ein Anstieg der passiven latenten Steuern und Rechnungsabgrenzungsposten zu verzeichnen. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 42 % über dem Niveau des Vorjahres (41%). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme beträgt 35% (i. V. 36%).

↗ C.35

Die **Immateriellen Vermögenswerte** in Höhe von 9,4 (i. V. 8,9) Mrd. € beinhalten 7,3 (i. V. 7,2) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten und wie im Vorjahr 0,7 Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfielen ein Anteil von 68 % auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und ein Anteil von 24 % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks. Die im Berichtsjahr aktivierten Entwicklungskosten lagen bei 1,3 (i. V. 1,5) Mrd. € und entsprechen einem Anteil von 23,8 % (i. V. 26,0 %) an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns. ↗ vgl. S. 106

Die Investitionen ↗ vgl. S. 96 in **Sachanlagen** lagen über den Abschreibungen; damit stiegen die Sachanlagen um 1,2 Mrd. € auf 21,8 (i. V. 20,6) Mrd. €. Wechselkursbereinigt war ein Anstieg von 1,8 Mrd. € zu verzeichnen. Im Jahr 2013 wurden insgesamt 5,0 Mrd. € schwerpunktmäßig an deutschen Standorten für den Anlauf neuer Produkte und die Erweiterung der Kapazitäten sowie für Modernisierungsmaßnahmen investiert.

C.34

Verkürzte Konzernbilanz

	31.12.2013	31.12.2012 ¹	13/12
in Millionen €			Veränderung in %
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	9.388	8.885	+6
Sachanlagen	21.779	20.599	+6
Vermietete Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen	78.930	75.118	+5
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	3.432	4.304	-20
Vorräte	17.349	17.720	-2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.803	7.543	+3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.053	10.996	+1
Verzinsliche Wertpapiere	7.066	5.598	+26
Übrige finanzielle Vermögenswerte	6.241	5.960	+5
Sonstige Vermögenswerte	5.477	6.339	-14
Summe Aktiva	168.518	163.062	+3
Passiva			
Eigenkapital	43.363	39.330	+10
Rückstellungen	23.098	24.474	-6
Finanzierungsverbindlichkeiten	77.738	76.251	+2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.086	8.832	+3
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.276	8.449	-2
Sonstige Schulden	6.957	5.726	+21
Summe Passiva	168.518	163.062	+3

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

Weitere Informationen zu den Anpassungen können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Jahresabschluss entnommen werden.

Die Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen stiegen auf insgesamt 78,9 (i. V. 75,1) Mrd. € an. Der wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 8,2 Mrd. € war durch das gestiegene Neugeschäft bedingt, eine Folge des hohen Absatzvolumens der automobilen Geschäftsfelder. Der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 47 % leicht über dem Vorjahr (46 %).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** in Höhe von 3,4 (i. V. 4,3) Mrd. € umfassen vor allem die Buchwerte unserer Beteiligungen an der Rolls-Royce Power System AG, den chinesischen Beteiligungen Beijing Benz Automotive und BAIC Motor im Pkw-Bereich sowie Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. und Kamaz für das Lkw-Geschäft. Der Rückgang steht vor allem im Zusammenhang mit der Auflösung des Aktionärs-pakts und dem Verlust des maßgeblichen Einflusses an EADS im April 2013. Gegenläufig wirkt sich der Erwerb der Anteile an BAIC Motor aus.

Die **Vorräte** gingen von 17,7 Mrd. € auf 17,3 Mrd. € zurück; der Anteil an der Bilanzsumme beträgt 10 % (i. V. 11 %). Währungsbereinigt hat sich ein Anstieg von 0,6 Mrd. € insbesondere bei den Vorräten in den USA, Brasilien und Japan ergeben, während in China ein Rückgang insbesondere infolge des hohen Pkw-Absatzes im vierten Quartal 2013 zu verzeichnen war.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** haben um 0,3 Mrd. € auf 7,8 Mrd. € zugenommen. 40 % der Forderungen entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 38 % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks. Der Anstieg betrifft im Wesentlichen das Geschäftsfeld Daimler Trucks und steht in Verbindung mit der Absatzbelebung in Südamerika sowie mit den vorgezogenen Käufen in Westeuropa aufgrund der Einführung der strengereren Abgasnormen ab 2014.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** lagen mit 11,1 Mrd. € auf Vorjahresniveau, wechselkursbereinigt ergab sich ein Anstieg von 0,3 Mrd. €.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2012 von 5,6 Mrd. € auf 7,1 Mrd. € erhöht. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen grundsätzlich ein externes Rating von A oder besser aus.

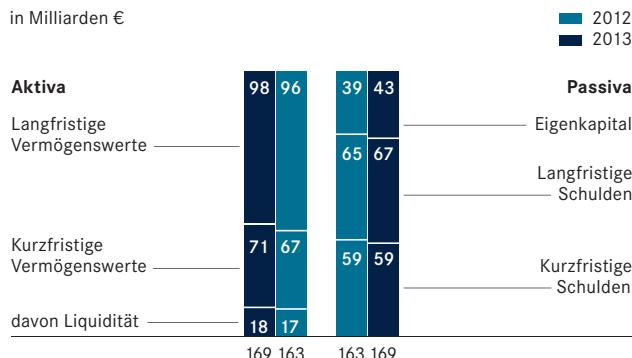
Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** stiegen um 0,3 Mrd. € auf 6,2 Mrd. € an. Sie bestehen vor allem aus Beteiligungen unter anderem an Renault und Nissan, aus derivativen Finanzinstrumenten sowie Krediten und sonstigen Forderungen an Dritte.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** in Höhe von 5,5 (i. V. 6,3) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche. Der Rückgang ist im Wesentlichen wechselkursbedingt.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2012 von 39,3 Mrd. € auf 43,4 Mrd. €. Dem positiven Konzernergebnis vgl. S. 89 in Höhe von 8,7 Mrd. € standen im Wesentlichen die Ausschüttung der Dividende für das Geschäftsjahr 2012 an die Aktionäre der Daimler AG in Höhe von 2,3 Mrd. € sowie die Effekte aus der Währungs-umrechnung mit 1,5 Mrd. € gegenüber. Darüber hinaus verminderte sich durch die Übertragung der EADS-Anteile an die Dedalus-Investoren das Konzern eigenkapital ergebnisneutral um 2,4 Mrd. €. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital stieg auf 42,7 (i. V. 37,9) Mrd. €.

C.35

Bilanzstruktur Daimler-Konzern



Die **Eigenkapitalquote** lag bei 24,3% (i. V. 22,7%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 43,4% (i. V. 39,8%). Die Eigenkapitalquoten 2012 und 2013 sind um die tatsächliche beziehungsweise vorgeschlagene Dividendenzahlung für die Geschäftsjahre 2012 und 2013 bereinigt.

Die **Rückstellungen** sind auf 23,1 (i. V. 24,5) Mrd. € gesunken; der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 14% unter dem Vorjahr (15%). Sie umfassen insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen in Höhe von 9,9 (i. V. 11,3) Mrd. € sowie die Verpflichtungen für Produktgarantien in Höhe von 4,7 (i. V. 5,1) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich in Höhe von 3,2 (i. V. 2,7) Mrd. € und für Ertragsteuern in Höhe von 1,3 (i. V. 1,7) Mrd. €. Der Rückgang der Rückstellungen resultiert vor allem aus Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen und steht im Wesentlichen in Zusammenhang mit dem Anstieg der Abzinsungsfaktoren insbesondere in Deutschland von 3,1% auf 3,4%.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 77,7 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (76,3 Mrd. €). Der wechselkursbereinigte Anstieg in Höhe von 5,8 Mrd. € ist im Wesentlichen auf das wachsende Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 50% auf Anleihen, 25% auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 14% auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie 8% auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens auf 9,1 (i. V. 8,8) Mrd. € erhöht. 60% der Verbindlichkeiten entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und 28% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** gingen um 0,2 Mrd. € auf 8,3 Mrd. € zurück. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, erhaltene Kautionsen und Verbindlichkeiten aus der Personalabrechnung sowie die derivativen Finanzinstrumente und Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten.

Die **Sonstigen Schulden** in Höhe von 7,0 (i. V. 5,7) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den Abgrenzungen von Umsätzen aus mehrjährigen Service- und Wartungsverträgen und gestiegenen latenten Steuern bezüglich derivativer Finanzinstrumente sowie den Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz [AF.03](#), der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [AF.05](#) sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang entnommen werden.

Nicht bilanzierte Vermögenswerte

Der Konzern nutzt in geringem Umfang über die bilanzierten Vermögenswerte hinaus außerbilanzielle Vermögenswerte im Rahmen von Miet-, Pacht- und Leasingverträgen.

Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen

Der **Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen** als Differenz zwischen dem Barwert der Pensionsverpflichtungen und dem Marktwert der Fondsvermögen lag zum 31. Dezember 2013 bei -8,6 Mrd. € gegenüber -9,7 Mrd. € zum 31. Dezember 2012. Am 31. Dezember 2013 betrugen die Pensionsverpflichtungen des Konzerns 23,2 Mrd. € gegenüber 23,9 Mrd. € im Vorjahr. Der Rückgang resultierte insbesondere aus dem Anstieg der Abzinsungsfaktoren vor allem für die deutschen und US-amerikanischen Pläne. Als Folge hieraus reduzierten sich die im Eigenkapital in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen um 1,3 Mrd. € vor Steuern. Der Stand der Fondsvermögen zur Finanzierung der Pensionsverpflichtungen erhöhte sich zum 31. Dezember 2013 von 14,2 Mrd. € auf 14,7 Mrd. €.

Weitergehende Informationen zu den Auswirkungen in der Bilanz und in der Gewinn- und Verlustrechnung sowie zu Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen können der [Anmerkung 1](#) beziehungsweise der [Anmerkung 2](#) des Konzernanhangs 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 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 3,5 (i. V. 5,1) Mrd. €. Während ein operatives Ergebnis von 0,8 (i. V. 1,4) Mrd. € erzielt wurde, ist die Ergebnisentwicklung zudem durch den Rückgang des Finanzergebnisses um 1,0 Mrd. € beeinflusst.

Der Umsatz stieg, wie im Vorjahr prognostiziert, aufgrund der höheren Absatzzahlen von Fahrzeugen und Komponenten um 2,8 Mrd. € auf 75,5 Mrd. €. Im Bereich Pkw nahm er deshalb um 4 % auf 55,1 Mrd. € zu. Auch bei Lkw und Transportern stieg der Umsatz hieraus um 5 % auf 20,4 Mrd. €.

Der Bereich Pkw hat im Berichtsjahr ein Ergebnis unter dem Niveau des Vorjahres erzielt. Die Ergebnisentwicklung war im Wesentlichen durch das weitere Absatzwachstum in Westeuropa, USA und Japan geprägt. Dazu hat insbesondere unsere erweiterte Kompaktwagenpalette beigetragen. Gegenläufig belasteten der veränderte Modell-Mix sowie Aufwendungen für Produktattraktivierungen das Ergebnis. Darüber hinaus wirkten Aufwendungen unter anderem für neue Technologien und Produkte. Der Absatz des Bereichs Pkw stieg im Berichtsjahr um 7 % auf 1.451.000 Einheiten¹. Bei den Baureihen waren die Kompaktfahrzeuge im Jahr 2013 erneut ausgesprochen erfolgreich: Der Absatz stieg um 67 % auf 398.000 Einheiten¹. Einen Zuwachs um 7 % auf 293.000 Einheiten¹ verzeichnete das E-Klasse Segment. Bedingt durch den Modellwechsel und den Lebenszyklus lagen die Absätze in den Segmenten der S- und C-Klasse unter dem Niveau des Vorjahrs.

Bei Lkw und Transportern lag das Ergebnis leicht unter dem Wert des Vorjahres. Der Absatz bei Lkw wurde um 9 % auf 105.000 Einheiten¹ gesteigert. Der Transporterabsatz erreichte 253.000 (i. V. 249.000) Einheiten¹.

Die **Umsatzkosten** (ohne Forschungs- und Entwicklungskosten) stiegen um 5,4 % auf 63,0 Mrd. €. Der Absatzanstieg und Aufwendungen für Produktattraktivierungen sowie für neue Technologien und Produkte haben zu höheren Umsatzkosten geführt.

Die **Forschungs- und Entwicklungskosten**, die in den Umsatzkosten ausgewiesen werden, lagen mit 4,6 (i. V. 4,8) Mrd. € leicht unter Vorjahresniveau; der Anteil an den Umsatzerlösen beträgt 6,1 (i. V. 6,6) %. Die Forschungs- und Entwicklungskosten standen in erster Linie im Zusammenhang mit der Erneuerung des Produktportfolios, hierbei insbesondere in den Fahrzeugbaureihen der C-, E- und S-Klasse sowie der Kompaktklasse. Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich an neuen Motorengenerationen und alternativen Antriebssystemen. Zum Jahresende waren rund 17.000 Personen im Forschungs- und Entwicklungsbereich beschäftigt.

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

Die **Vertriebskosten** erhöhten sich um 0,1 Mrd. € auf 6,0 Mrd. €. Höhere Aufwendungen für Personal, Ausgangsfrachten und Marketing waren wesentliche Faktoren hierfür. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen sank von 8,1% auf 8,0%.

Die **Verwaltungskosten** lagen mit 2,6 (i. V. 2,6) Mrd. € auf Vorjahresniveau.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag bei 1,5 (i. V. 1,8) Mrd. €. Die Veränderung zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der Umgliederung von Aufwendungen für Aufstockungsbeträge für Altersteilzeitverpflichtungen in Höhe von 0,2 Mrd. €. Diese wurden im Vergleichszeitraum in den Funktionskosten ausgewiesen.

Das **Finanzergebnis** ging unter anderem aufgrund des geringeren Beteiligungs- und Zinsergebnisses um 1,0 Mrd. € auf 2,7 Mrd. € zurück. Der Rückgang ist im Wesentlichen von den im Vergleich zum Vorjahr geringeren Sondereinflüssen aus dem Verkauf der EADS-Anteile geprägt. Zudem wurde das Finanzergebnis durch geringere Erträge aus dem für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen reservierten Zweckvermögen sowie einen höheren Zinsanteil der Altersversorgungsverpflichtungen beeinflusst.

Im Geschäftsjahr 2013 wurde ein Ertrag aus **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** in Höhe von 0,2 (i. V. 0,4) Mrd. € ausgewiesen. Hierin enthalten sind Erträge im Zusammenhang mit der steuerlichen Veranlagung von Vorjahren. Darüber hinaus wurden die Ertragsteuern beeinflusst durch die Höhe und Zusammensetzung des Vorsteuerergebnisses. Auf wesentliche Bestandteile des Finanzergebnisses fielen 2013 und 2012 keine Steuern an.

Der **Jahresüberschuss** hat sich, wie im Vorjahr prognostiziert, von 5,5 Mrd. € auf 3,7 Mrd. € verringert. Die Entwicklung ist neben dem niedrigeren operativen Ergebnis insbesondere auf das geringere Finanzergebnis zurückzuführen.

Die **wirtschaftliche Lage** der Daimler AG ist im Wesentlichen durch die operative Tätigkeit der Daimler AG und 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. 117f.

Vermögens- und Finanzlage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2012 von 83,4 Mrd. € auf 85,3 Mrd. €.

Das **Anlagevermögen** hat sich im Jahresverlauf sowohl aufgrund des höheren Finanz- und Sachanlagevermögens als auch der gestiegenen immateriellen Vermögenswerte um 2,0 Mrd. € auf 44,7 Mrd. € erhöht. Die Investitionen in das Sachanlagevermögen (ohne Vermietvermögen, rund 2,8 Mrd. €) betreffen insbesondere Investitionen in die Produktion der neuen C- und S-Klasse, der Kompaktklasse sowie Investitionen in Aggregate- und Getriebeprojekte.

Die **Vorräte** lagen mit 6,7 (i. V. 6,6) Mrd. € nahezu auf Vorjahresniveau.

Die **Forderungen, Wertpapiere und Sonstigen Vermögensgegenstände** sind im Vergleich zum 31. Dezember 2012 um 2,1 Mrd. € auf 28,9 Mrd. € angestiegen. Ausschlaggebend für den Anstieg war vor allem der um 2,1 Mrd. € höhere Wertpapierbestand. Die **Zahlungsmittel** reduzierten sich um 2,4 Mrd. € auf 4,7 Mrd. €.

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

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2013 auf 6,0 (i. V. 5,4) Mrd. €. Der gegenüber dem Vorjahr geringere Mittelzufluss aus dem Jahresüberschuss wurde überkompensiert durch geringere Steuerzahlungen und höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Die Entwicklung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen steht im Zusammenhang mit der Geschäftsausweitung und war teilweise abrechnungsbedingt.

C.36

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG

	2013	2012
in Millionen €		
Umsatzerlöse	75.531	72.727
Umsatzkosten (inkl. F&E-Aufwendungen)	-67.579	-64.600
Vertriebskosten	-6.032	-5.883
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.594	-2.600
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.497	1.755
Operatives Ergebnis	823	1.399
Finanzergebnis	2.687	3.710
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	3.510	5.109
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	203	366
Jahresüberschuss	3.713	5.475
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-1.306	-2.737
Bilanzgewinn	2.407	2.738

C.37

Bilanzstruktur der Daimler AG

31.12.2013 31.12.2012

in Millionen €

Aktiva

Anlagevermögen	44.748	42.763
Vorräte	6.682	6.612
Forderungen, Wertpapiere und sonstige Vermögensgegenstände	28.869	26.736
Zahlungsmittel	4.718	7.089
Umlaufvermögen	40.269	40.437
Rechnungsabgrenzungsposten	259	177
	85.276	83.377

Passiva

Gezeichnetes Kapital	3.069	3.063
(Bedingtes Kapital 590 Mio. €)		
Kapitalrücklage	11.477	11.390
Gewinnrücklagen	18.748	17.061
Bilanzgewinn	2.407	2.738
Eigenkapital	35.701	34.252
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	3.405	3.097
Übrige Rückstellungen	9.214	9.205
Rückstellungen	12.619	12.302
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5.352	5.004
Übrige Verbindlichkeiten	31.111	31.383
Verbindlichkeiten	36.463	36.387
Rechnungsabgrenzungsposten	493	436
	85.276	83.377

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich im Geschäftsjahr 2013 ein Mittelabfluss von 7,1 (i. V. 5,5) Mrd. €. Dieser resultierte überwiegend aus Investitionen in das Finanz- und Sachanlagevermögen und dem Kauf von Wertpapieren.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** weist im Berichtszeitraum einen Mittelabfluss von 1,3 (i. V. Mittelzufluss von 2,4) Mrd. € auf. Durch die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2012 flossen 2,3 Mrd. € ab. Gegenläufig hat hauptsächlich ein Anstieg der Finanzierungsverbindlichkeiten zu einem Mittelzufluss geführt.

Das **Eigenkapital** stieg im Berichtsjahr um 1,4 Mrd. € auf 35,7 Mrd. €. Der Zuwachs steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Jahresüberschuss 2013, von dem in Übereinstimmung mit § 58 Abs. 2 AktG 1,3 Mrd. € den Gewinnrücklagen zugeführt wurden. Die Eigenkapitalquote lag zum Bilanzstichtag bei 41,9 (i. V. 41,1) %.

Die **Rückstellungen** haben im Vergleich zum 31. Dezember 2012 um 0,3 Mrd. € auf 12,6 Mrd. € zugenommen. Dies war hauptsächlich auf den Anstieg der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen zurückzuführen.

Die **Verbindlichkeiten** sind um 0,1 Mrd. € auf 36,5 Mrd. € angestiegen. Die Veränderung ist vor allem auf die Finanzierungsverbindlichkeiten (+4,7 Mrd. €) zurückzuführen. Gegenläufig wirkte insbesondere der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (-4,7 Mrd. €).

Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der Daimler AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die des Daimler-Konzerns. An den Risiken der Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Daimler AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. Die Risiken und Chancen sind im »Risiko- und Chancenbericht« dargestellt. ☞ vgl. S. 129 ff. 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. 142 ff. Für das Jahr 2014 erwarten wir für die Daimler AG einen Jahresüberschuss leicht unter dem Niveau des Geschäftsjahrs 2013. Das geplante höhere Beteiligungsergebnis wird insbesondere durch den erwarteten Steueraufwand überkompensiert.

Nachhaltigkeit.

Nachhaltigkeit bei Daimler

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie. Wir wollen den Wert unseres Unternehmens nachhaltig steigern. Deshalb müssen wir Wertschöpfung in einem umfassenden Sinne verstehen und dürfen den Erfolg unserer Geschäftstätigkeit nicht nur anhand von finanziellen Kennzahlen messen. Um das zu erreichen, haben wir Nachhaltigkeit als integralen Bestandteil in unseren Zielen und als Grundprinzip in der Unternehmensstrategie verankert. Der Grundsatz der Nachhaltigkeit bestimmt unser unternehmerisches Handeln: in den Bereichen Ökonomie, Corporate Governance, Umweltschutz und Sicherheit sowie in unseren Beziehungen zu Mitarbeitern, Kunden und der Gesellschaft insgesamt. ☰ [vgl. S. 26](#)

Von grundsätzlicher Bedeutung sind für uns die zehn Prinzipien des Global Compact, dem wir als Gründungsmitglied und seit 2011 als Mitglied des LEAD-Teams besonders verbunden sind. Unsere Umwelt- und Energieleitlinien definieren den Rahmen für unser Engagement und unsere Ziele im Umweltschutz. Darüber hinaus orientieren wir uns an den Arbeitsnormen der International Labour Organization (ILO) und den OECD-Leitlinien für multinationale Unternehmen.

Effektive und aufeinander abgestimmte Strategien und Initiativen sorgen dafür, dass Nachhaltigkeit in unserer Geschäftstätigkeit ihren festen Platz hat. In unserem konzernweiten Nachhaltigkeitsmanagementsystem sind diese Strategien mit Maßnahmen hinterlegt und mit messbaren Zielen verbunden. Ein wichtiger Schritt in diese Richtung ist unser »Nachhaltigkeitsprogramm 2020«. Darin sind die wesentlichen Handlungsfelder für die kommenden Jahre festgelegt. So wollen wir Schadstoffe und Emissionen weiter verringern, die Sicherheit unserer Fahrzeuge nochmals erhöhen, den Dialog mit unseren Lieferanten und Händlern ausbauen sowie unser gesellschaftliches Engagement weiter stärken.

Konzernweites Nachhaltigkeitsmanagement. Nachhaltigkeit ist bei uns thematisch und organisatorisch in die konzernweite Corporate Governance eingebettet. ☰ [vgl. S. 178 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 2013 erschien zum neunten 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. ☺ nachhaltigkeit.daimler.com

Der neue Nachhaltigkeitsbericht über das Geschäftsjahr 2013, der zur Daimler-Hauptversammlung Anfang April 2014 präsentiert wird, orientiert sich bereits 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 Themenschwerpunkte wie die Reduzierung der CO₂-Emissionen unserer Produkte und in der Produktion, den Einsatz von »Senior Experts«, unser Engagement in China und die Mobilitätskonzepte von Daimler. Darüber hinaus berichten wir über spezifische Anliegen, beispielsweise den Umgang mit Werkverträgen und Daimlers Position zum Thema Kältemittel. ☺ [vgl. S. 112](#)

Forschung und Entwicklung

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

Wesentliche Faktoren für den Markterfolg unserer Fahrzeuge sind das Know-how, die Kreativität und die Motivation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Forschung und Entwicklung. Zum Jahresende 2013 arbeiteten bei Daimler weltweit 21.300 (i. V. 21.100) Personen in Forschungs- und in Entwicklungsbereichen. 13.600 (i. V. 13.400) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren im Ressort Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung tätig, 5.600 (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.

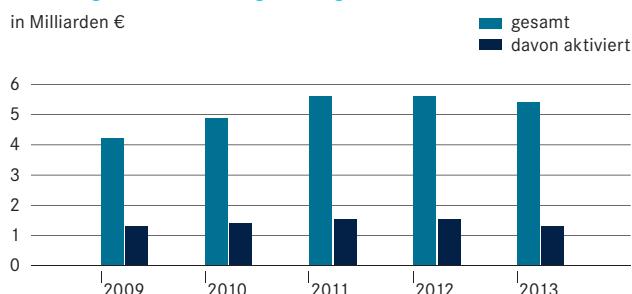
Internationales Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk. Unser Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk, das 22 Standorte in zehn Ländern umfasst, haben wir im Berichtsjahr gezielt erweitert. Unsere größten Standorte sind Sindelfingen und Stuttgart-Untertürkheim in Deutschland. In Sunnyvale, Kalifornien, der neuen Zentrale unserer Forschungseinrichtungen in Nordamerika, sind derzeit rund 100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt, eine Verdopplung der Kapazitäten ist geplant. Wichtige Standorte in Asien sind Bangalore, Indien, das Global Hybrid Center in Kawasaki, Japan, und unser Forschungs- und Entwicklungszentrum in Peking, das im Jahr 2012 den Betrieb aufgenommen hat. Im Januar 2013 wurde unser neues Forschungszentrum in Bangalore eröffnet: Mit rund 1.300 Mitarbeitern ist der neue Standort das größte Forschungs- und Entwicklungszentrum von Daimler außerhalb Deutschlands. Im März 2013 hat die Fujian Benz Automotive Corporation, unser Van-Joint-Venture in China, in Fuzhou das erste Produktentwicklungszentrum von Mercedes-Benz Vans außerhalb Deutschlands eröffnet. Darüber hinaus arbeiten wir weltweit mit verschiedenen renommierten Forschungsinstituten zusammen und beteiligen uns an internationalen Austauschprogrammen für Nachwuchswissenschaftler.

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

Schutzrechte sichern die Technologie- und Innovations-führerschaft. Auch 128 Jahre nach der Erfindung des Automobils melden unsere Forscher und Entwickler laufend neue Ideen zum Patent an. Zum Jahresende 2013 umfasste das Patentportfolio der Daimler AG einschließlich seiner Tochtergesellschaften mehr als 21.800 (i. V. 21.800) Patente und Patentanmeldungen. Allein in der neuen S-Klasse finden mehr als 800 dieser Schutzrechte Anwendung. Sie sichern nicht nur unsere Handlungsspielräume beim Einsatz innovativer Technologien, sondern auch die Exklusivität von Innovationen wie dem Komfortfahrwerk MAGIC BODY CONTROL. Über die technischen Schutzrechte hinaus wird die Einzigartigkeit des Produktdesigns mit über 6.100 Geschmacksmustern geschützt. Mit weltweit rund 32.500 Markenschutzrechten vervollständigt sich das Schutzrechtsportfolio. Hierzu zählt auch die Marke Mercedes-Benz, die nach der international renommierten Markenberatung Interbrand wertvollste Premium-Automobilmarke der Welt. Zunehmend wichtig wird unser Schutzrechtsportfolio auch im Hinblick auf künftige Allianzen und Kooperationen. Die Schutzrechte ergänzen das Know-how der Forscher und Entwickler und machen Daimler zu einem gesuchten Partner bei Technologie- und Produktkooperationen.

C.38

Forschungs- und Entwicklungsleistungen



C.39

Forschungs- und Entwicklungsleistungen nach Geschäftsfeldern

	2013	2012	13/12
in Millionen €	Veränd. in %		
Daimler-Konzern	5.385	5.644	-5
davon aktiviert	1.284	1.465	-12
Mercedes-Benz Cars	3.751	3.863	-3
davon aktiviert	1.063	1.125	-6
Daimler Trucks	1.140	1.197	-5
davon aktiviert	79	180	-56
Mercedes-Benz Vans	321	371	-13
davon aktiviert	139	137	+1
Daimler Buses	181	222	-18
davon aktiviert	3	23	-87

5,4 Mrd. € für Forschung und Entwicklung. Wir wollen den in der Automobilbranche anstehenden technologischen Wandel auch künftig mit richtungweisenden Innovationen aktiv mitgestalten. Deshalb haben wir im Jahr 2013, wie bereits im Geschäftsbericht 2012 angekündigt, mit 5,4 (i. V. 5,6) Mrd. € wiederum einen sehr hohen Betrag in Forschungs- und Entwicklungsleistungen investiert. Davon wurden 1,3 (i. V. 1,5) Mrd. € als Entwicklungskosten aktiviert; das entspricht einer Aktivierungsquote von 24 (i. V. 26) %. Die Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen erreichten im Berichtsjahr 1,1 (i. V. 1,0) Mrd. €. Auch gemessen am Umsatz bewegten sich die Forschungs- und Entwicklungsleistungen mit einer Quote von 4,6 (i. V. 4,9) % 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 Stellen an – vom Energiemanagement über die Aerodynamik bis hin zum Leichtbau.

Die wichtigsten Projekte bei Mercedes-Benz Cars waren die Nachfolgemodelle der C-, E- und S-Klasse, die neuen Kompakten und die neuen smart Modelle. Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich an neuen Motorenenerationen, alternativen Antriebssystemen und innovativen Sicherheitstechnologien. Insgesamt erreichten die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bei Mercedes-Benz Cars 3,8 (i. V. 3,9) Mrd. €. Daimler Trucks hat 1,1 (i. V. 1,2) Mrd. € in Forschungs- und Entwicklungsprojekte investiert. Wesentliche Projekte waren hier die

kontinuierliche Weiterentwicklung der Motoren mit einem Schwerpunkt bei der Verbrauchsoptimierung und Erfüllung neuer Abgasnormen, die Arbeit an alternativen Antriebssystemen sowie Nachfolgegenerationen bestehender Produkte. Bei Mercedes-Benz Vans standen Aufwendungen für die Nachfolgemodelle des Vito und des Viano im Vordergrund. Das Geschäftsfeld Daimler Buses hat seine Entwicklungsaktivitäten vor allem auf neue Produkte, die Erfüllung neuer Abgasnormen und auf alternative Antriebssysteme konzentriert.

↗ C.38 ↗ C.39

Innovation und Sicherheit

Innovation aus Tradition. Schon seit der Erfindung des Automobils durch Carl Benz und Gottlieb Daimler spielen Innovationen eine Schlüsselrolle in unserem Unternehmen. Dies gilt heute mehr denn je – denn angesichts des beschleunigten technologischen Wandels und aktueller Herausforderungen wie Klimawandel und Umweltschutz stehen wir vor der Aufgabe, das Auto neu zu erfinden. Unsere Kundinnen und Kunden erwarten sichere, komfortable und leistungsfähige Fahrzeuge, die gleichzeitig immer sparsamer und umweltverträglicher werden. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, treiben wir die Arbeit in unseren Forschungs- und Entwicklungsbereichen mit Nachdruck voran.

Auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität. Endliche Ölreserven, steigende Energiepreise, eine vor allem in den Städten wachsende Bevölkerung und die ungebrochene Nachfrage nach Mobilität verlangen nach neuen Lösungen in allen Bereichen des Straßenverkehrs. Unser Ziel ist es, mit einem intelligenten Antriebs-Mix für jeden Bedarf den Verbrauch und den Schadstoffausstoß unserer Fahrzeuge schon heute deutlich zu verringern und langfristig ganz zu vermeiden. Im Rahmen unserer Strategie »Der Weg zum emissionsfreien Fahren« setzen wir dies für unsere Pkw und Nutzfahrzeuge um. Dabei haben wir die folgenden Schwerpunkte festgelegt:

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

Mit neuen Produkten und Technologien haben wir auf unserem »Weg zum emissionsfreien Fahren« im Berichtsjahr wiederum erhebliche Fortschritte gemacht. Anhand einzelner Beispiele soll dies im Folgenden gezeigt werden.

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. Mit den besonders sparsamen BlueEFFICIENCY-Modellen verringern wir den Verbrauch und die CO₂-Emissionen unserer Mercedes-Benz Pkw und Transporter im Vergleich zu den Vorgängerfahrzeugen bei einzelnen Modellen um bis zu 30%. Dazu tragen zum Beispiel Motoren mit kleinem Hubraum und Turbolader, Leichtbau, aerodynamische Optimierungen, rollwiderstandsarme Reifen, ein bedarfsgerechtes Energiemanagement und eine Start-Stopp-Automatik bei. Ein gutes Beispiel hierfür ist der A 180 CDI BlueEFFICIENCY Edition¹, den wir seit März 2013 an unsere Kunden ausliefern: Er benötigt nur 3,6 l Diesel auf 100 km und erreicht einen CO₂-Wert von lediglich 92 g/km. Auch bei der neuen S-Klasse konnten wir den Kraftstoffverbrauch durch eine Vielzahl aufeinander abgestimmter Maßnahmen an der Karosserie, den Motoren und den Nebenaggregaten deutlich verringern. Die neue C-Klasse, die ab dem Frühjahr 2014 an unsere Kunden ausgeliefert wird, überzeugt mit hervorragenden Verbrauchswerten. Dank intelligentem Leichtbau ist das Gesamtfahrzeug etwa 100 Kilogramm leichter als der Vorgänger. Die Gewichtseinsparung senkt den Verbrauch signifikant auf neue Bestwerte in diesem Segment.

¹ A 180 CDI BlueEFFICIENCY Edition: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 4,2/außerorts 3,2/kombiniert 3,6; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 92.

C.40

Der Weg zur emissionsfreien Mobilität

Optimierung unserer
Fahrzeuge mit modernsten
Verbrennungsmotoren

Weitere Effizienzsteigerung
durch Hybridisierung

Lokal emissionsfreies
Fahren mit Elektrofahr-
zeugen mit Brennstoffzelle
oder Batterie

Energiequellen für die Mobilität der Zukunft



Saubere Kraftstoffe für Verbrennungsmotoren



Energiequellen für lokal emissionsfreies Fahren

Auch bei den Nutzfahrzeugen haben wir den Kraftstoffverbrauch mit den jüngsten Modellen weiter reduziert. Unsere neuen Actros-, Arocs-, Antos- und Atego-Baureihen sowie der Schwer-Lkw Freightliner Cascadia Evolution sind die saubersten und wirtschaftlichsten Fahrzeuge ihrer Klasse, und auch unsere neuen Busse überzeugen durch herausragende Verbrauchs-werte. ☺ vgl. S. 110f.

Innovationspreis für NANOSLIDE. Im Dezember 2013 wurde Daimler für NANOSLIDE®, ein neuartiges Beschichtungs-verfahren für Zylinderlaufflächen, mit dem Deutschen Innovationspreis für Klima und Umwelt (IKU) 2013 in der Kategorie Prozessinnovationen für den Klimaschutz ausgezeichnet. Mit dem Preis würdigen das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und der Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI) Ideen und Entwicklungen, die helfen, Klima und Umwelt zu schützen. NANOSLIDE-Technologien, wie wir sie bereits bei neuen Mercedes-Benz Sechszylinder-Motoren und bei ausgewählten AMG-Motorisierungen einsetzen, optimieren die Reibung im Motor. Weil mit NANOSLIDE auf eingegossene Zylinderlaufbuchsen aus Grauguss verzichtet werden kann, lässt sich gleichzeitig das Motorgewicht um mehrere Kilogramm verringern. Beides spart Kraftstoff – bei den Sechszylinder-Motorisie- rungen zum Beispiel rund 3 %. Und so funktioniert NANOSLIDE: In einem elektrisch erzeugten Lichtbogen werden Drähte aus einer Eisen-Kohlenstoff-Legierung aufgeschmolzen und mittels eines Gasstroms auf die Innenwand der Zylinder der Aluminium-Leichtbau-Kurbelgehäuse gespritzt. Anschließend wird die dadurch entstandene Laufbahn extrem geglättet – die eigent- liche Schicht ist danach nur 0,1 bis 0,15 mm dick. Durch die beim Glätten freigelegten Mikro-Poren kann die Oberfläche außergewöhnlich viel Öl aufnehmen. Das Ergebnis sind nicht nur sehr geringe Reibwerte, sondern, bedingt durch die ultrafeine bis nanokristalline Werkstoffstruktur, auch eine sehr hohe Verschleißbeständigkeit. Im Ergebnis ist die NANOSLIDE-Tech-nologie damit ein ebenso klimaverträgliches wie extrem wirtschaftliches Verfahren.

Innovative Hybridtechnologie in der neuen S-Klasse.

Bereits im Jahr 2009 hat Mercedes-Benz mit dem S 400 HYBRID¹ den weltweit ersten seriennäßigen Pkw-Hybridantrieb mit Lithium-Ionen-Batterie vorgestellt. Mit der neuen S-Klasse erweitern wir das Hybridangebot in dieser Baureihe nun auf drei Modelle: den S 400 HYBRID¹, den S 300 BlueTEC HYBRID² und den S 500 PLUG-IN HYBRID³, den wir auf der IAA 2013 präsentiert haben und der ab September 2014 an die ersten Kunden ausgeliefert wird. Gemeinsam ist den Hybridan- trieben der zweiten Generation die nahtlose Integration in den Antriebsstrang. Während die Batterien des S 400 HYBRID¹ und des S 300 BlueTEC HYBRID² ausschließlich beim Bremsen, im Schubbetrieb oder vom Verbrennungsmotor geladen werden, verfügt der neue Hochvolt-Lithium-Ionen-Akku des S 500 PLUG-IN HYBRID³ zusätzlich über die Möglichkeit, extern über eine Ladedose rechts im hinteren Stoßfänger geladen zu werden. Mithilfe der elektrischen Synchronmaschine kann die S-Klasse längere Strecken rein elektrisch fahren. So erzielt sie Verbrauchswerte, die noch vor wenigen Jahren in der Oberklasse unerreichbar schienen. Sie erreicht diese Bestwerte ohne Einschränkungen bei Leistung, Komfort oder Reichweite und bietet mit den Vorklimatisierungsfunktionen einen hohen Klimakomfort. Die S-Klasse Hybride der zweiten Generation verfügen über ein vorausschauendes Energiemanagement und

verbessern so die Energieeffizienz. Die Betriebsstrategie des Hybridantriebs berücksichtigt nicht nur den aktuellen Fahrzustand und die Fahrerwünsche, sondern stellt sich auch auf den wahrscheinlichen Streckenverlauf (Steigungen, Gefälle, Kurven oder Geschwindigkeitsbegrenzungen) der nächsten acht Kilo-meter ein. Der »intelligente Hybrid« verwendet die Navigations-daten von COMAND Online, um Ladung und Entladung der Hochvoltbatterie zu steuern. Ziel ist es beispielsweise, vor einer Gefällstrecke den Energieinhalt der Batterie für den Antrieb zu nutzen, da sie bergab durch Rekuperation wieder geladen werden kann.

Die neue Mercedes-Benz B-Klasse Electric Drive⁴. Auf der New York International Auto Show präsentierte Mercedes-Benz erstmals die neue B-Klasse Electric Drive⁴, die im Jahr 2014 zunächst im US-Markt und dann auch in Europa eingeführt werden soll. Der Mercedes unter den Elektrofahrzeugen setzt deutliche Maßstäbe in puncto Komfort, Qualität und Sicherheit. Für die B-Klasse Electric Drive⁴ nutzen wir erneut das Know-how von TESLA Motors und integrieren den dort entwickelten Antriebsstrang. Für den leisen und lokal emissionsfreien Antrieb sorgt ein 130 kW starker Elektromotor, der bereits ab dem ersten Antippen des Gaspedals sein maximales Drehmoment von 340 Newtonmetern bereitstellt – das entspricht in etwa dem Drehmoment eines modernen Benzimotors 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. Durch dieses intelligente Packaging 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.

Einzigartiges Spektrum an Fahrzeugen mit Elektroantrieb.

Unser Spektrum an lokal emissionsfreien Fahrzeugen mit Batterie und Brennstoffzelle reicht vom Pkw über Transporter und leichte Lkw bis hin zum Bus, sodass wir damit nahezu alle Mobilitätsanforderungen auf der Straße abdecken können. Seit Juni 2012 produzieren wir den neuen smart fortwo electric drive⁵, der mittlerweile in 16 Märkten weltweit erhältlich ist – unter anderem auch in China und den USA. Mit einem Anteil von rund 30 % am Markt für Elektrofahrzeuge ist der smart fortwo electric drive⁵ in Deutschland führend. Mehr als 1.200 e-smarts sind rund um die Uhr bei unserem innovativen Mobilitätsdienst car2go im Dauereinsatz. Die Technik bewährt sich dabei täglich in verschiedenen Metropolen rund um den Globus. Unsere Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL⁶ und der Mercedes-Benz Stadtbus Citaro FuelCELL-Hybrid sind die weltweit am besten erprobten Brennstoffzellenfahrzeuge. Die Mercedes-Benz A-Klasse E-CELL⁷ ist bereits seit Herbst 2010 auf der Straße, im Transporterbereich liefern wir seit Mitte 2010 den Mercedes-Benz Vito E-CELL⁸ in den Varianten Kastenwagen und Kombi an Kunden aus, und bei den leichten Lkw haben wir den FUSO Canter E-CELL und den Freightliner Custom Chassis MT E-Cell im Angebot. Seit Mitte 2013 wird der Mercedes-Benz SLS AMG Coupé Electric Drive⁹ an Kunden ausgeliefert. Er richtet sich an technikaffine Supersportwagen-Fans, die sich für Hightech-Lösungen der Zukunft begeistern. In China werden wir im Jahr 2014 das erste Elektroauto der Marke DENZA einführen, das wir gemeinsam mit unserem Partner BYD entwickeln und produzieren.

Unser »Weg zum unfallfreien Fahren«. Fahrzeugsicherheit gehört zu unseren Kernkompetenzen und ist zentraler Bestandteil unserer Produktstrategie. Seit über 60 Jahren sind unsere Ingenieure bei der Entwicklung neuer Sicherheitstechnologien stets ihrer Zeit voraus. Unsere Vision vom unfallfreien Fahren treibt uns an, Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer so sicher wie möglich zu gestalten.

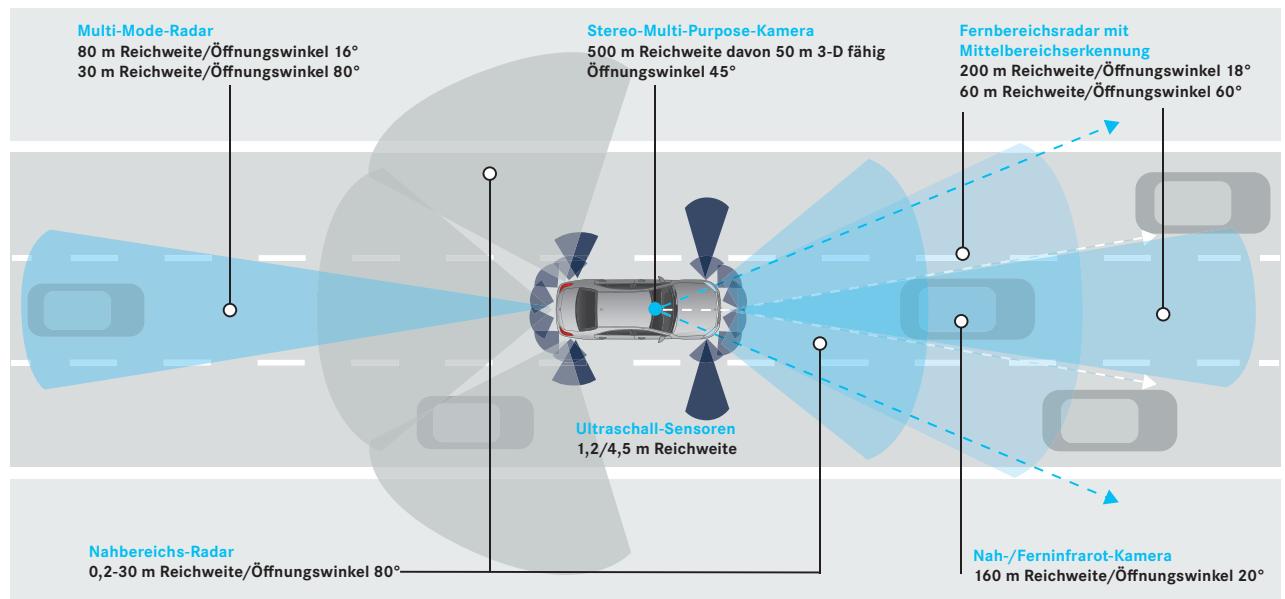
Autonomes Fahren mit dem S 500 INTELLIGENT DRIVE. Ein Meilenstein auf dem Weg zum unfallfreien Fahren ist der S 500 INTELLIGENT DRIVE. Als erster Autohersteller der Welt hat Mercedes-Benz mit diesem Forschungsfahrzeug im August 2013 gezeigt, dass auch im Überland- und Stadtverkehr autonomes Fahren möglich ist. Die rund 100 Kilometer lange Route von Mannheim nach Pforzheim folgte den Spuren der Pionierin Bertha Benz, die auf dieser Strecke vor genau 125 Jahren die erste automobile Fernfahrt gewagt hatte. Im dichten Verkehr des 21. Jahrhunderts musste die selbstständig fahrende Mercedes-Benz S-Klasse hochkomplexe Situationen autonom meistern – mit Ampeln, Kreisverkehren, Fußgängern, Radfahrern und Straßenbahnen. Die Besonderheit: Dieser wegweisende Erfolg wurde nicht durch den Einsatz extrem teurer Spezialtechnologie, sondern mithilfe seriennaher Technik realisiert, wie sie ähnlich bereits in der neuen E- und S-Klasse sowie ab 2014 auch in der neuen C-Klasse verfügbar ist.

Aktives vorausschauendes Fahrwerk. Für zusätzliche Sicherheit und mehr Komfort sorgt die neue Stereo Multi Purpose Camera (SMPC), kurz Stereokamera. Dank zweier »Kameraaugen« kann sie im Bereich bis circa 50 Meter vor dem Fahrzeug dreidimensional sehen und hat insgesamt bis zu einer Entfernung von 500 Metern das Umfeld vor dem Fahrzeug im Blick. Ausgefeilte Algorithmen werten diese Informationen aus und können damit in einem großen Sichtbereich entgegenkommende, vorausfahrende und querende Fahrzeuge, aber auch Fußgänger sowie verschiedene Arten von Verkehrszeichen und Straßenmarkierungen erkennen und räumlich einordnen. Die neue Kamera liefert damit Daten, die von unterschiedlichen Systemen weiterverarbeitet werden. Dazu zählt auch die Weltneuheit ROAD SURFACE SCAN, die in der neuen S-Klasse erstmalig eingeführt wurde und das ABC-Fahrwerk zum MAGIC BODY CONTROL erweitert. ROAD SURFACE SCAN erkennt und vermisst die Fahrbahnoberfläche vorausschauend, und ACTIVE BODY CONTROL, das verbesserte aktive Federungssystem, gleicht auf dieser Basis Karosseriebewegungen beim Überfahren der Straße weitgehend aus. Das Fahrwerk wird innerhalb von Sekundenbruchteilen auf die jeweilige Situation eingestellt, und die Aufbaubewegung kann deutlich verringert werden. Die Folge ist ein Fahrkomfort, wie es ihn bisher nicht gab. ↗ [C.41](#)

- 1 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.
- 2 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.
- 3 S 500 PLUG-IN HYBRID: Markteinführung im 2. Halbjahr 2014.
- 4 B-Klasse Electric Drive: Markteinführung zunächst in den USA im 2. Quartal 2014.
- 5 smart fortwo electric drive: Stromverbrauch in kWh/100 km 15,1; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.
- 6 B-Klasse F-CELL: H₂-Verbrauch in kg/100km 0,97; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.
- 7 A-Klasse E-CELL: Stromverbrauch in kWh/100 km 17,5; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.
- 8 Vito E-CELL: Stromverbrauch in kWh/100 km 25,2; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.
- 9 SLS AMG Coupé Electric Drive: Stromverbrauch in kWh/100 km 26,8; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.

C.41

Rundumsicht in der S-Klasse



Fünf neue Assistenzsysteme im Mercedes-Benz Sprinter.

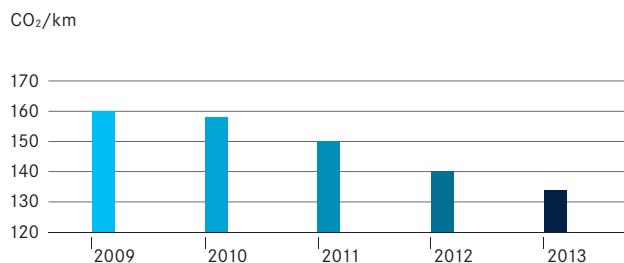
Einen Schwerpunkt bei der Entwicklung des neuen Sprinter bildete ein ganzes Bündel neuer Assistenzsysteme – darunter Weltneuheiten im Transportersegment. Premiere feierten zum Beispiel der Seitenwind-Assistent (Crosswind Assist), der Abstands-Warnassistent (COLLISION PREVENTION ASSIST), der Totwinkel- und Fernlicht-Assistent (Blind Spot Assist und Highbeam Assist) sowie der Spurhalte-Assistent (Lane Keeping Assist). Mercedes-Benz Vans unterstreicht mit dieser Vielzahl neuer Assistenzsysteme seine Rolle als Innovationstreiber und als Vorreiter in der Sicherheitstechnik. Ein Meilenstein in der Sicherheitstechnik ist der Seitenwind-Assistent. Er kompensiert Einflüsse von Windböen auf das Fahrzeug im Rahmen der physikalischen Möglichkeiten nahezu vollständig. Das erforderliche Gegenlenken bei plötzlichen Böen ist reduziert, der Fahrer wird deutlich entlastet. Der Seitenwind-Assistent erkennt über die Sensoren des serienmäßigen ESP® auf das Fahrzeug einwirkende Kräfte durch Seitenwind und Windböen. Das Assistenzsystem bremst daraufhin gezielt einzelne Räder auf der dem Wind zugewandten Seite ab. Dies hat einen Lenkeffekt zur Folge und wirkt einem möglichen gefährlichen Abdriften des Fahrzeugs entgegen.

Umweltschutz

Ganzheitlicher Ansatz im Umweltschutz. Daimler setzt sich entschieden für die Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität in den geografischen und gesellschaftlichen Umfeldern ein, in denen wir tätig sind. Umweltschutz gehört zu den wesentlichen Unternehmenszielen des Daimler-Konzerns. Umweltschutz steht dabei nicht losgelöst neben 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 zu einem integrierten Umweltschutz, der an den Ursachen für Umweltbeeinträchtigungen ansetzt und der die Auswirkungen der Produktionsprozesse und Produkte auf die Umwelt bereits im Voraus beurteilt und in die unternehmerischen Entscheidungen einbezieht.

C.42

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



2,9 Mrd. € für den Umweltschutz. Auch im Jahr 2013 haben wir mit Nachdruck das Ziel verfolgt, die Ressourcen zu schonen und alle relevanten Emissionen zu reduzieren. Von der Fahrzeugentwicklung über die Produktion bis hin zu Recycling und umweltschonender Entsorgung haben wir dabei die Auswirkungen aller Prozesse im Blick. Im Jahr 2013 haben wir unsere Aufwendungen für den Umweltschutz um 4 % auf 2,9 Mrd. € gesteigert.

CO₂-Ausstoß bei Pkw weiter gesenkt. Mercedes-Benz hat schon frühzeitig intensiv daran gearbeitet, den Verbrauch seiner Fahrzeuge zu senken und gleichzeitig die Leistung zu steigern – für mehr Fahrspaß und mehr Sicherheitsreserven. Mit einem Flottendurchschnitt von 134 (i. V. 140) g/km haben wir den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der in der Europäischen Union verkauften Pkw auch im Jahr 2013 erneut deutlich verringert. Mehr als 50 Mercedes-Benz Modelle emittieren weniger als 120 g CO₂/km, und über 100 Modelle tragen das Energieeffizienzlabel A+ oder A. ↗ C.42

Dazu zählt zum Beispiel auch der E 220 BlueTEC BlueEFFICIENCY Edition¹. Mit 114 Gramm CO₂ pro Kilometer ist er nicht nur das effizienteste Fahrzeug in seinem Segment, sondern er erfüllt auch die Abgasnorm Euro 6 und ist folgerichtig in die beste Effizienzklasse A+ eingestuft. Noch weniger CO₂ emittiert der E 300 BlueTEC Hybrid². Er kombiniert einen 150-kW-Vierzylinder-Dieselmotor mit einem 20-kW-Elektromotor und begnügt sich mit einem Durchschnittsverbrauch von 4,1 Litern (NEFZ kombiniert). Das entspricht einer CO₂-Emission von 107 Gramm pro Kilometer.

1 E 220 BlueTEC BlueEFFICIENCY Edition: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 5,6 – 5,4/außerorts 4,1 – 3,7/kombiniert 4,6 – 4,4; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 122 – 114.

2 E 300 BlueTEC HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 4,2 – 4,2/außerorts 4,2 – 4,1/kombiniert 4,2 – 4,1; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 110 – 107.

Mit innovativen Technologien zur lokal emissionsfreien Mobilität wird Daimler die Verbrauchs- und CO₂-Werte 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 23% in den vergangenen fünf Jahren. Noch darüber hinausgehende Reduktionen erreichen wir mit unseren BlueTEC-Diesel-Pkw. Mit der BLUETEC-Technologie sind wir bei Dieselfahrzeugen weltweit führend. Die damit ausgestatteten Pkw erfüllen die strengsten Abgasnormen und sind die saubersten Diesel-Pkw der Welt. Darüber hinaus ist der Anteil unserer Neufahrzeuge mit moderner Euro-VI-Technologie deutlich höher als bei jedem anderen Hersteller.

Verbrauchs- und schadstoffarme Nutzfahrzeuge. Auch bei den Nutzfahrzeugen haben wir den CO₂-Ausstoß und die Schadstoffemissionen in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert. Dies gelang, einhergehend mit der Einführung der BLUETEC-Technologie, durch neue und effizientere Motoren, eine bedarfsgerechte Achsübersetzung sowie Verbesserungen bei den Reifen und in der Aerodynamik. Als erster Hersteller bietet Daimler sein komplettes europäisches Produktpotfolio in Euro-VI-Version an. Den Anfang machte 2011 der neue Actros für den Fernverkehr. 2012 folgte der Antos für den schweren Verteilerverkehr. 2013 wurden der Arocs für das Baugewerbe 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 4% 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.

Insbesondere bei Nutzfahrzeugen für den Verteilerverkehr und bei Bussen kann der Dieselverbrauch 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 Nutzfahrzeughersteller kann mehr Erfahrung, Erprobung und Serienreife in Sachen alternative 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%.

Erster Serien-Linienbus nach Euro VI. Der neue Mercedes-Benz Citaro ist der erste Linienbus, der mit Motoren der strengen Abgasstufe Euro VI bereits deutlich vor Inkrafttreten der neuen Abgasnorm in Serie produziert wurde. Gegenüber den Vorgängern konnten die Emissionen des Citaro mit der neuen Euro-VI-Abgastechnologie um 80% reduziert werden; dies verbessert die Umweltqualität in Städten deutlich. Gleichzeitig werden die Kraftstoffkosten der Verkehrsbetriebe reduziert, da die neuen Stadtbusse mit rund 8% weniger Dieselkraftstoff auskommen. Zur Sparsamkeit tragen die intelligente Kombination einer komplett neuen Motorenregeneration und der Versorgung von Nebenverbrauchern aus rekuperativer Energiespeicherung beziehungsweise -nutzung bei. Bis zum Jahresende 2013 wurden bereits rund 1.200 Busse der Marken Mercedes-Benz und Setra mit der umweltfreundlichen Euro-VI-Abgastechnologie ausgeliefert.

FUSO Canter Eco Hybrid und Daimler FleetBoard erhalten Nachhaltigkeitspreis. Im November 2013 erhielt Daimler Trucks gleich für zwei Produkte den »Europäischen Transportpreis für Nachhaltigkeit 2014«. Die internationale Auszeichnung vergibt die Redaktion der Zeitung für den Güterverkehr »Transport«. Eine siebenköpfige Fachjury mit Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Medien beurteilte dabei die eingereichten Bewerbungen nach den Kriterien Ökonomie, Ökologie und soziale Verantwortung. In der Kategorie »Verteiler-Lkw bis 12 Tonnen« siegte der FUSO Canter Eco Hybrid mit deutlichem Vorsprung. Grundlage seiner hohen Wirtschaftlichkeit ist die weiterentwickelte, hocheffiziente Hybrid-Antriebstechnik. Sie basiert auf der im Global Hybrid Center in Japan entwickelten Architektur eines Parallelhybrids mit dem zusätzlichen Elektromotor zwischen Kupplung und Getriebe. Basis der Fahrstrategie des neuen Canter Eco Hybrid ist ein elektrisches und damit geräuscharmes Anfahren. Bei einer Geschwindigkeit von circa 10 km/h wird der Dieselmotor zugeschaltet. Je nach Leistungsanforderung unterstützt der Elektromotor den Dieselmotor beim Beschleunigen auch in höheren Geschwindigkeiten.

Die Consulting-Dienstleistung Daimler FleetBoard wurde mit dem ersten Preis in der Kategorie »Fahrer- und Transport-Management-Systeme« ausgezeichnet. Zahlreiche Transportunternehmen nutzen die FleetBoard Consultants, um Telematik und Transportmanagement nachhaltig in die existierende IT-Landschaft zu integrieren und damit Transportabläufe zu verbessern. Darüber hinaus verhilft FleetBoard zu einer dauerhaften Senkung des Kraftstoffverbrauchs und geringerem Verschleiß dank einer wirtschaftlichen Fahrweise. Insgesamt handeln Unternehmen so spürbar nachhaltiger und erzielen damit eine verbesserte CO₂-Bilanz entlang ihrer Logistikkette.

Der modernste Windkanal der Welt. Durch vielfältige Verbesserungen haben wir auch die Geräuschemissionen unserer Pkw, Lkw und Busse in den vergangenen Jahren deutlich verringert – und wir reduzieren sie weiter. Dazu trägt auch der neue Aeroakustik-Windkanal bei, der 2013 in Sindelfingen in Betrieb ging. Auf 4.200 Quadratmetern Fläche setzt die Anlage Maßstäbe bei der Strömungsqualität und Messtechnik. Wir führen dort Luftwiderstandsmessungen, akustische Untersuchungen und Strömungsfeldvermessungen bei Geschwindigkeiten von bis zu 265 km/h durch. Die Versuche im neuen Aeroakustik-Windkanal liefern die Basis dafür, über den Luftwiderstand Verbrauch und CO₂-Emissionen unserer Fahrzeuge weiter zu verringern und Windgeräusche – ein zentrales Komfortmerkmal bei höheren Geschwindigkeiten – erst gar nicht entstehen zu lassen.

Mercedes-Benz ist in der Disziplin Aerodynamik Taktgeber und stellt fast in allen Fahrzeugklassen die Autos mit den Bestwerten. Aktuelle Beispiele sind der CLA mit dem weltbesten Luftwiderstandsbeiwert für Serienfahrzeuge von 0,22 cW und die neue S-Klasse mit einem cW-Wert von 0,23.

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. Um dies zu erreichen, setzen wir zum einen auf neue, leichte Werkstoffe und Bauteile. Zum anderen verwenden wir vermehrt nachwachsende Rohstoffe und Recyclingmaterialien.

Leichtbau kann das Gewicht eines Fahrzeugs weiter reduzieren, ohne Abstriche an Sicherheit und Komfort. Dabei spielen neben der Materialauswahl auch die Bauteilkonstruktion sowie 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 %. Damit ist es am effektivsten, am Rohbau anzusetzen. Hier verwenden wir anstelle der herkömmlichen Stahlsorten zunehmend hoch- und ultrahochfeste Legierungen. Bei der neuen S-Klasse ist es uns gelungen, durch Leichtbauverbesserungen im Rohbau wie auch in anderen Komponenten das Fahrzeuggewicht im Vergleich zum Vorgängermodell um fast 100 Kilogramm zu reduzieren.

Kohlendioxid als künftiges Kältemittel. Die Debatte um Kältemittel für Klimaanlagen in Automobilen stand im Jahr 2013 mehrere Monate im Blickpunkt der Öffentlichkeit. Das einzige derzeit verfügbare Kältemittel, das den gesetzlich vorgegebenen Grenzwert erfüllt, ist eine chemische Verbindung mit der Bezeichnung R1234yf. Die von Daimler bei diesem Kältemittel durch mehrere Tests identifizierten Sicherheitsrisiken führten letztlich zu der Entscheidung, künftig das gleichermaßen sichere und umweltfreundliche Kältemittel CO₂ zu verwenden. CO₂ ist weder brennbar noch hochgiftig, und es kühlst sehr schnell. Deshalb arbeiten wir mit Hochdruck an der Entwicklung von CO₂-Klimaanlagen. Bis zur Serieneinführung der neuen Technik befüllt Daimler die Klimaanlagen seiner Fahrzeuge unverändert mit dem sicherheitstechnisch bewährten Kältemittel R134a – so wie der Großteil aller anderen Automobilhersteller auch. Laut einer EU-Richtlinie ist dies je nach Zeitpunkt und Art der Typzulassung bis Ende 2016 erlaubt. Alle Modelle der Marken Mercedes-Benz und smart verfügen über eine entsprechende europaweit gültige Typgenehmigung.

Weitreichende Verwertbarkeit von Altfahrzeugen. Um die Umweltverträglichkeit unserer Fahrzeuge zu erhöhen, verringern wir die Emissionen und den Ressourcenverbrauch über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Schon bei der Entwicklung achten wir deshalb auf eine recyclinggerechte Konstruktion. Alle Mercedes-Benz Modelle sind zu 85 % stofflich recyclingfähig und zu insgesamt 95 % wiederverwertbar.

Bewährte Bausteine unseres Recyclingkonzepts 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 90 %. 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 Lösemittelauswürfe, Lärmelastung und Geräuschemissionen in den zurückliegenden Jahren zu begrenzen. So stieg der Energieverbrauch im Zeitraum von 2008 bis 2013 deutlich unterproportional zum Produktionszuwachs nur um 1,2 % auf 11,1 Mio. Megawattstunden. Die CO₂-Emissionen gingen im gleichen Zeitraum aufgrund der Umstellung auf CO₂-ärmeren Energieträger und einer effizienteren Energieerzeugung um 11,2 % auf insgesamt 3,4 Mio. Tonnen zurück. Mit den laufenden Energieeinsparprojekten konnten wir auch den Energiemehrverbrauch, der aus dem deutlichen Produktionsanstieg und dem Hochlauf der beiden neuen Werke in Indien und Ungarn resultierte, zumindest teilweise kompensieren. Im Vergleich zum Vorjahr stieg der Energieverbrauch daher deutlich unterproportional um 2,7 %, während die CO₂-Emissionen nahezu unverändert blieben. Mit ressourcenschonenden Techniken, zum Beispiel Kreislaufsystemen, haben wir den Wasserverbrauch zwischen den Jahren 2008 und 2013 trotz deutlich steigender Produktion stabil halten können.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Personalstand stabil. Zum 31. Dezember 2013 waren im Daimler-Konzern insgesamt 274.616 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Damit lag der Personalstand erwartungsgemäß auf dem Niveau von Ende 2012. Während sich in Deutschland die Zahl der Beschäftigten auf 167.447 (i. V. 166.363) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhöhte, gab es in den USA einen Rückgang auf 20.993 (i. V. 21.720). 14.091 (i. V. 14.610) Beschäftigte waren Ende 2013 in Brasilien und 11.275 (i. V. 11.286) in Japan tätig. ↗ **C.43** Die Belegschaft unserer konsolidierten Tochtergesellschaften in China lag am Jahresende bei 1.966 (i. V. 2.730). Der Belegschaftsrückgang in China resultiert aus der Integration der Vertriebsorganisationen im Pkw-Bereich in einer nicht konsolidierten Joint-Venture-Gesellschaft. Außerdem werden in Südafrika 2.274 Mitarbeiter in Vertriebsfunktionen, die bisher dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars zugeordnet waren, nun innerhalb der Vertriebsorganisation berichtet. In der Daimler AG waren zum Ende des Berichtsjahrs 150.605 (i. V. 149.644) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Einen Belegschaftsaufbau verzeichneten im Jahr 2013 das Geschäftsfeld Daimler Financial Services und aufgrund des oben beschriebenen Struktureffekts unser Fahrzeugvertrieb. Während die Zahl der Beschäftigten bei Mercedes-Benz Vans gegenüber Ende 2012 weitgehend konstant blieb, verringerte sich die Belegschaft bei Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und Daimler Buses. ↗ **C.44**

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, IT- und Entwicklungsaufgaben, Vertriebsfunktionen und bestimmte Standortdienstleistungen. In diesen Shared Service Centern, die aufgrund des fehlenden Einflusses auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nicht konsolidiert werden, waren Ende 2013 rund 4.700 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig.

Ebenfalls nicht in der Gesamtbelegschaft des Konzerns enthalten sind die Beschäftigten unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen; hier waren am 31. Dezember 2013 rund 17.600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig.

Hohe Ergebnisbeteiligung. Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat vereinbarten für das erfolgreiche Geschäftsjahr 2012 erneut eine Ergebnisbeteiligung für unsere Tarifmitarbeiter: Ende April 2013 wurde allen anspruchsberechtigten Beschäftigten der Daimler AG ein Betrag von 3.200 € ausbezahlt. Damit haben wir ein sichtbares Zeichen der Anerkennung für den Einsatz und das Engagement unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gesetzt.

Auch für das Geschäftsjahr 2013 werden die anspruchsberechtigten Beschäftigten der Daimler AG in Deutschland wieder eine faire und angemessene Ergebnisbeteiligung erhalten. Deren Ermittlung erfolgte auf Basis einer neuen, transparenten Systematik, die zwischen Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat vereinbart wurde. Daraus ergab sich ein Wert von 2.541 €. Zusätzlich hat die Unternehmensleitung beschlossen, einen einmaligen Sonderbonus in Höhe von 500 € zu bezahlen. Dieser Sonderbonus steht für den ausdrücklichen Dank an die Belegschaft für das besondere Engagement im vergangenen Jahr. Die gesamte Beteiligung am Unternehmenserfolg in Höhe von 3.041 € wird im April 2014 ausbezahlt.

Altersdurchschnitt leicht gestiegen. Der Altersdurchschnitt unserer Beschäftigten lag im Jahr 2013 weltweit bei 42,3 (i. V. 41,9) Jahren. In Deutschland waren unsere Mitarbeiter durchschnittlich 43,5 (i. V. 43,1) Jahre alt. In der Stammbelegschaft der Daimler AG liegt der Anteil der Mitarbeiter, die 50 Jahre oder älter sind, derzeit bei rund 34 %. Dieser Anteil wird auf Basis heutiger Annahmen in den nächsten zehn Jahren auf etwa 50 % anwachsen. Veränderte tarifliche und gesetzliche Rahmenbedingungen wie die Rente mit 67 verstärken diesen demografischen Trend.

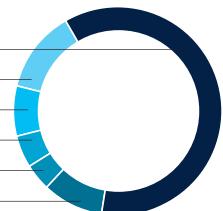
Im Rahmen unseres Diversity-Managements adressieren wir die Herausforderungen, die mit einer älter werdenden Belegschaft verbunden sind. Dazu gehört, dass wir die Voraussetzungen für eine noch bessere Einbeziehung älterer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schaffen und zugleich eine gezielte Nachwuchssicherung betreiben.

C.43

Mitarbeiter am 31.12. 2013

nach Regionen

Deutschland	61,0 %
Europa, ohne Deutschland	12,7 %
USA	7,6 %
Brasilien	5,1 %
Japan	4,1 %
Sonstige	9,4 %



C.44

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

	2013	2012	13/12 Veränd. in %
Beschäftigte (31.12.)			
Daimler-Konzern	274.616	275.087	-0
Mercedes-Benz Cars	96.895	98.020	-1
Daimler Trucks	79.020	80.519	-2
Mercedes-Benz Vans	14.838	14.916	-1
Daimler Buses	16.603	16.901	-2
Vertrieb Fahrzeuge	52.455	50.683	+3
Daimler Financial Services	8.107	7.779	+4
Sonstige	6.698	6.269	+7

Im Mai 2013 führte Daimler ein neues personalpolitisches Konzept ein, das auf das Erfahrungswissen ehemaliger Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Ruhestand setzt: Senior Experts können auf freiwilliger Basis zeitlich befristet wieder in das Unternehmen zurückkehren. Voraussetzung ist, dass Fachbereiche Bedarf an diesen Einsätzen haben. Gezielt wird dabei auf die Zusammenarbeit der verschiedenen Generationen mit ihren spezifischen Stärken gesetzt; Innovationskraft und umfangreicher Erfahrungsschatz werden vereint. Die ersten guten Erfahrungen mit den Senior Experts bestätigen diese Zielsetzung.

Betriebszugehörigkeit. Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Daimler-Beschäftigten lag im Berichtsjahr mit 16,2 Jahren über Vorjahresniveau (i. V. 15,8 Jahre). In Deutschland waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Jahresende 2013 im Durchschnitt seit 19,2 (i. V. 18,8) Jahren bei Daimler beschäftigt, in der Daimler AG seit 19,5 (i. V. 19,1) Jahren. Außerhalb Deutschlands lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 11,3 (i. V. 11,0) Jahren.

Diversity-Management-Aktivitäten. Diversity-Management ist ein strategischer Erfolgsfaktor für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Gemischt zusammengesetzte Teams lösen komplexe Aufgaben besser. Deshalb sind die Diversity-Management-Aktivitäten vor allem auf die Sensibilisierung von Vorgesetzten ausgerichtet. Darüber hinaus setzen wir Mentoring-Programme, Kommunikationsaktivitäten, Konferenzen, Workshops und eLearning-Tools ein. Durch die permanente Auseinandersetzung mit Diversity-Management wird so die Unternehmenskultur weiterentwickelt.

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 konzernweit auf 20% zu erhöhen. Diese Quote ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und lag Ende 2013 bei 12,7% (i. V. 11,9%). Als technisch orientiertes Unternehmen haben wir bei der Zielvorgabe branchenspezifische Gegebenheiten sowie den aktuellen Frauenanteil in der Belegschaft berücksichtigt. Im Daimler-Konzern erreichte der Anteil von Frauen an der Gesamtbelegschaft weltweit 16,3% (i. V. 16,2%). In der Daimler AG betrug der Anteil der Frauen zum Ende des Berichtsjahrs 14,6% (i. V. 14,4%).

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 107 (i. V. 112) Mio. € in die Qualifizierung unserer Beschäftigten investiert; jeder Mitarbeiter wurde im Schnitt 4,1 (i. V. 4,0) 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 Hoch-

schule Baden-Württemberg bewerben. Nach dem Studium bietet der Direkteinstieg oder unser globales Trainee-Programm CAReer attraktive Möglichkeiten, in unserem Unternehmen durchzustarten.

Mit CAReer haben wir im Jahr 2013 weltweit rund 300 Absolventinnen und Absolventen technischer und kaufmännischer Studiengänge mit überdurchschnittlichem Studienabschluss sowie Bewerbern mit Praxiserfahrung einen Einstieg ins Berufsleben bei Daimler ermöglicht. Der Frauenanteil in CAReer liegt aktuell bei rund einem Drittel, und unsere Trainees und Alumni kommen aus rund 30 verschiedenen Nationen.

Zusätzlich internationalisieren wir unsere Ausbildungsaktivitäten, um auch in den Wachstumsregionen hohe Ausbildungsschärfen zu etablieren und qualifizierte Fachkräfte zu gewinnen. 2013 haben wir für unsere internationalen Pkw-Standorte das Mercedes-Benz Qualification System (MBQS) entwickelt. Es beschreibt die Rahmenbedingungen für einen effizienten Aufbau benötigter Qualifikationen im Ausland, einschließlich der Entwicklung von Meistern. In verschiedenen Projekten etablieren wir zudem Elemente einer dualen Ausbildung außerhalb Deutschlands.

Ende 2013 beschäftigten wir weltweit 8.630 Auszubildende (i. V. 8.267); in Deutschland haben im Berichtsjahr 2.014 (i. V. 2.109) junge Menschen eine Ausbildung bei uns aufgenommen. Dabei richten wir die Ausbildungs- und Übernahmezahlen konsequent am Bedarf und an der künftigen Entwicklung des Unternehmens aus. Die Übernahmequote lag in Deutschland im Jahr 2013 bei 89% (i. V. 91%).

Hohe Standards für die Vergabe von Werkverträgen. Werkverträge sind wichtige Instrumente für Unternehmen, um in ihrem wirtschaftlichen Handeln flexibel und wettbewerbsfähig bleiben zu können. Daimler bezieht über Werkverträge Leistungen, die von Spezialisten des jeweiligen Auftragnehmers besser und effizienter ausgeführt werden können als durch den Konzern selbst. Diese reichen beispielsweise von Gebäudeservices und dem Betrieb der Werkskantinen über die spezialisierte Logistik bis hin zu sehr komplexen Leistungen in Bereichen wie Entwicklung, Computertechnik und Beratung.

In Werkverträgen wird die Erbringung einer genau definierten Leistung gegen eine feste Vergütung geregelt. Um für alle Partner transparente und faire Bedingungen bei der Erfüllung solcher Verträge zu sichern, hat Daimler im Herbst 2013 neue Standards für die Vergabe und Ausführung von Werk- und Dienstverträgen auf dem Werksgelände beschlossen. Diese betreffen insbesondere die Arbeitsbedingungen und die Vergütung der von den Vertragsunternehmen eingesetzten Arbeitnehmer und gehen deutlich über die gesetzlich vorgeschriebenen Regelungen hinaus.

Damit die neuen sozialen Grundsätze auch nachhaltig wirken, wird Daimler ihre Einhaltung konsequent überwachen. Daimler prüft deshalb nicht nur bei der Zulassung zu einer Ausschreibung, ob die sich bewerbenden Unternehmen die Standards erfüllen, sondern auch regelmäßig während der Leistungserbringung.

Gesellschaftliche Verantwortung

Schwerpunkte unseres gesellschaftlichen Engagements.

Wirtschaftlicher Erfolg und gesellschaftliche Verantwortung gehören für uns untrennbar zusammen. Deswegen engagieren wir uns weltweit für die Zukunft unserer Gesellschaft und orientieren uns dabei an unseren Werten und den Bedürfnissen vor Ort.

Im Jahr 2013 haben wir mit Spenden an gemeinnützige Institutionen und Sponsorings für gesellschaftliche Projekte einen Beitrag zur gesellschaftlichen Entwicklung in Höhe von über 60 Mio. € geleistet. Hinzu kommen unsere Corporate-Volunteering- und Stiftungsaktivitäten sowie eigeninitiierte Projekte.

Wir konzentrieren uns auf Handlungsfelder, die unserer Rolle als »guter Nachbar« an den Standorten weltweit förderlich sind, und auf Projekte, die von unserer Kernkompetenz als Automobilhersteller ebenso wie von unserem spezifischen Wissen profitieren können. Dazu gehören insbesondere Projekte aus den Themengebieten Wissenschaft, Technologie, Umwelt, Bildung, Verkehrssicherheit sowie Kunst und Kultur. Daneben fördern wir karitative Projekte und Projekte für das Gemeinwesen sowie den gesellschaftlichen und politischen Dialog.

Steuerung und Transparenz. Der Spenden- und Sponsoringausschuss des Vorstands steuert alle Spenden- und Sponsoringaktivitäten weltweit. Er stützt sich dabei auf die Spenden- und Sponsoringrichtlinie, die verbindliche Regelungen hinsichtlich der Kriterien, rechtlichen Bestimmungen und ethischen Standards schafft. Transparenz wird zudem durch unsere Spenden- und Sponsoringdatenbank geschaffen, in der sämtliche Spenden und Sponsorings des Konzerns weltweit erfasst werden. Regelmäßige Kommunikationsmaßnahmen tragen zur Einhaltung der Richtlinien durch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weltweit bei und sensibilisieren diese für die Risiken bei Spenden und Sponsoring.

Förderung politischer Parteien. Im Jahr 2013 haben wir ausschließlich in Deutschland die demokratischen Parteien mit insgesamt 320.000 € gefördert (i. V. 435.000 €). Davon erhielten CDU und SPD je 100.000 (i. V. 150.000) € sowie FDP, CSU und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN je 40.000 (i. V. 45.000) €.

Stiftungsförderung. Zur nachhaltigen Förderung des internationalen Wissensaustauschs und von Innovationen unterstützen wir weltweit gezielt Universitäten, Forschungseinrichtungen und interdisziplinäre Wissenschaftsprojekte. Unsere diesbezüglichen Aktivitäten haben wir in Stiftungen gebündelt.

Die Daimler und Benz Stiftung ist mit einem Stiftungsvolumen von 125 Mio. € ausgestattet. Sie fördert als Impulsgeber der Wissensgesellschaft die wissenschaftliche Vertiefung von Forschungsideen in den Bereichen Umweltschutz und Techniksicherheit sowie eine spezielle Expertengruppe zum Thema Mobilität, die die Auswirkungen und gesellschaftlich relevanten Aspekte des autonomen Fahrens erforschen soll. daimler-benz-stiftung.de

Mit dem Daimler-Fonds unterstützen wir im Rahmen des Stifterverbands für die Deutsche Wissenschaft unter anderem die Vergabe des Deutschen Zukunftspreises für Technik und Innovation. Des Weiteren fördert die Stiftung im Rahmen von MINTernational den akademischen Nachwuchs auf dem Gebiet der Naturwissenschaften sowie die Internationalisierung der Universitäten. stifterverband.org

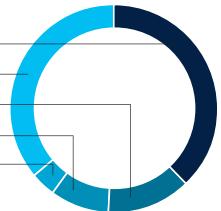
Wissenschaft, Technologie und Umwelt. Schon seit Jahren unterstützt Daimler die Arbeit von Umweltorganisationen bei verschiedenen Projekten. So hat der Naturschutzbund Deutschland (NABU), Landesverband Baden-Württemberg, in Kooperation mit Daimler im Jahr 2012 ein Moor-Renaturierungsprojekt gestartet. Da in den vergangenen Jahrhunderten fast alle Moore in Baden-Württemberg entwässert und damit massiv geschädigt wurden, sollen zwei dieser Moore renaturiert werden. Davon profitieren viele bedrohte Pflanzen- und Tierarten wie auch das Klima insgesamt.

Bildung und Verkehrssicherheit. Zum Thema Sicherheit und Mobilität der Zukunft sind wir seit 2001 erfolgreich mit MobileKids unterwegs. Die Initiative vermittelt Verkehrssicherheit in der Schule auf spannende und spielerische Weise. Die Ideen und Inhalte von MobileKids werden unter anderem auch in China, der Türkei und Ungarn vermittelt. Mehr als eine Million Kinder weltweit konnten bereits fit für den Straßenverkehr gemacht werden. mobilekids.net

C.45

Spenden und Sponsoring im Jahr 2013

Charity/Gemeinwesen	38 %
Kunst und Kultur	36 %
Bildung	13 %
Wissenschaft/Technologie/Umwelt	9 %
Politischer Dialog	4 %



Ein verbesserter Zugang zu Bildung ist eine der nachhaltigsten Investitionen in die Gesellschaft und auch in unser Unternehmen. Mit unserer Bildungsinitiative Genius haben wir verschiedene Bildungsprojekte für Kinder und Jugendliche in den Schwerpunkt-bereichen Zukunftstechnologien, Mobilität und Umwelt gebündelt. Mit altersgerechten Angeboten und kostenfreien Workshops setzen wir an außerschulischen Lernorten auf praxisnahe und spielerisches Lernen. Darüber hinaus wurden bildungsplan-gerechte Unterrichtsmaterialien für die Fächer Naturwissen-schaft und Technik entwickelt. Hierzu bieten wir für Lehrkräfte Lehrerkongresse und -fortbildungen an.

 genius-community.com

Kunst und Kultur. Die Förderung von Kunst und Kultur mit ihrem Schwerpunkt in der regionalen Kulturförderung ist bei Daimler ein fester Bestandteil des unternehmerischen Selbst-verständnisses. So unterstützen wir beispielsweise die Berliner Philharmoniker und die Festspiele Mecklenburg-Vorpommern. In China unterhalten wir eine strategische Partnerschaft mit dem National Center for the Performing Arts und unterstützen Art Beijing sowie das International Music Festival. In Südafrika sind wir Partner des nationalen Projekts »21 icons«, einer Initiative, die es sich zum Ziel gesetzt hat, mit nationalen Vorbildern wie beispielsweise Nelson Mandela jüngere Generationen zu inspirieren, in deren Fußstapfen zu treten.  21icons.com

Karitative Projekte. Gemeinsam mit der Hilfsorganisation »Luftfahrt ohne Grenzen e. V.« transportierten zwei Konvois, bestehend aus mehreren neuen Mercedes-Benz Actros Sattel-zügen, Hilfsgüter für syrische Flüchtlinge in der Türkei. Die Lkw brachten rund 35.000 Decken, Winterkleidung für 120.000 Menschen, Kindernahrung für 150.000 Kinder, Impfstoff, Zelte, Rollstühle, Krankenwagen und mobile Krankenstationen auf dem fast 4.000 km langen Landweg in das türkisch-syrische Grenzgebiet.

Nach dem verheerenden Taifun auf den Philippinen im November 2013 hat Daimler kurzfristig 500.000 € für die notleidende Bevölkerung zur Verfügung gestellt und die Mitarbeiter zu Spenden aufgerufen. Die Spende an das Deutsche Rote Kreuz wurde in die Trinkwasseraufbereitung und Seuchenvorsorge investiert.

Im Rahmen unseres nationalen Spendenengagements haben wir auch im Jahr 2013 karitative Initiativen in Deutschland mit besonderem Fokus auf Familien und Kinder gefördert. Dazu gehört das Projekt brotZeit e.V., das soziale Kinderbetreuung und aktive Seniorenförderung verbindet: Bedürftige Schulkinder erhalten ein kostenloses, ausgewogenes Frühstück, während Senioren Kinder mit Lernschwächen ehrenamtlich und individuell unterstützen.  brotzeitfuerkinder.com

Corporate Volunteering. Daimler Financial Services führt den »Day of Caring« inzwischen in mehr als 20 Ländern durch. Im Jahr 2013 waren weltweit über 2.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Einsatz, um in Gemeinschaftsaktionen einen Tag lang karitative Einrichtungen zu unterstützen. Höhepunkt der Aktionen war die sogenannte »Week of Caring« in den USA: Rund 1.000 Mitarbeiter waren eine Woche lang in über 30 verschiedenen Institutionen für gemeinnützige Projekte tätig.

Unsere Initiative ProCent haben wir im Berichtsjahr weiter ausgebaut: Hierbei spenden Daimler-Beschäftigte den Cent-betrag ihres Nettoeinkommens freiwillig für gemeinnützige Projekte. Jeder Spendencent wird vom Unternehmen verdoppelt und in einem Förderfonds angespart. Daraus unterstützt Daimler auf Vorschlag unserer Beschäftigten ökologische und soziale Projekte in Deutschland und weltweit. 2013 haben wir 175 Projekte mit über 1 Mio. € gefördert. Seit Beginn der Initiative im Jahr 2012 konnten insgesamt über 1,7 Mio. € für gemeinnützige Vorhaben zur Verfügung gestellt werden.

Bei der Weihnachtsaktion »Schenk ein Lächeln« haben Daimler-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter im Raum Stuttgart 7.700 Päckchen mit Spielzeug, Schulsachen, Süßigkeiten oder Kleidung an Kinder und Jugendliche aus sozial schwachen Familien zusammengestellt. Die Weihnachtskartons hierfür stiftete das Unternehmen. Ein FUSO Lkw hat die Päckchen an verschie-denen Standorten eingesammelt; die Verteilung erfolgte über die gemeinnützige Organisation »Die Tafeln e. V.«.

Weiterführende Details zu den Förderprojekten und gesell-schaftlichen 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. Auf der Basis einer umfassenden Produktoffensive in allen Geschäftsfeldern haben wir unseren Wachstumskurs im Berichtsjahr fortgesetzt. Die angestrebten Wachstumsziele konnten wir damit sehr weitgehend erreichen, und unsere Profitabilität hat sich im Jahresverlauf deutlich verbessert.

Obwohl die Verfassung wichtiger Absatzmärkte nach wie vor sehr schwierig war, haben alle unsere Automobilgeschäftsfelder den Absatz gesteigert und ihre Marktposition teilweise deutlich ausgebaut. Mercedes-Benz Cars erzielte einen neuen Absatzrekord, die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses konnten jeweils zulegen, und auch das Geschäftsfeld Daimler Trucks hat das Vorjahresniveau beim Absatz leicht übertroffen. Einhergehend mit der positiven Entwicklung des Automobilgeschäfts ist das Geschäftsfeld Daimler Financial Services im Berichtsjahr ebenfalls deutlich gewachsen. Gestiegen ist auch der Umsatz des Konzerns – um 3% auf 118,0 Mrd. €, und bereinigt um Wechselkurseffekte sogar um 7%.

Das operative Ergebnis (EBIT) aus dem laufenden Geschäft lag mit 7,9 Mrd. € auf einem hohen Niveau, auch wenn der Vorjahreswert und damit unsere Zielvorgabe für das Jahr 2013 nicht ganz erreicht werden konnten. Die weiterhin hohen Aufwendungen zum Ausbau des Produktpportfolios und der Produktionsstandorte haben sich nochmals auf die wirtschaftlichen Kennzahlen des Jahres 2013 ausgewirkt. Wichtig war aber, dass sich die Ergebnissituation im Jahresverlauf kontinuierlich verbessert hat. Damit einhergehend haben wir auch im Jahr 2013 das eingesetzte Kapital sehr gut verzinst und mit einem Return on Net Assets von 22,7 (i. V. 19,6)% erneut deutlich mehr als die Kapitalkosten erwirtschaftet. Dies zeigt sich auch im Value Added, der mit 5,9 Mrd. € deutlich über dem hohen Wert des Vorjahrs von 4,3 Mrd. € lag. Dieser beachtliche Anstieg war nicht nur auf die positive Entwicklung des operativen Geschäfts, sondern auch auf den Ertrag aus der Neubewertung und dem Verkauf des verbliebenen Anteils von 7,4% an EADS im April 2013 zurückzuführen.

Dank des weiterhin hohen Ergebnisniveaus sind unsere finanziellen Kennziffern nach wie vor solide. So lag die Eigenkapitalquote im Konzern bei 24,3 (i. V. 22,7)% und im Industriegeschäft bei 43,4 (i. V. 39,8)%. Auch unsere Netto-liquidität im Industriegeschäft bewegte sich zum Jahresende mit 13,8 (i. V. 11,5) Mrd. € auf einem komfortablen Niveau. Der Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft – die von uns verwendete Messgröße für die Finanzkraft – hat sich im Jahresverlauf kontinuierlich verbessert und erreichte im Berichtsjahr insgesamt 4,8 (i. V. 1,5) Mrd. €. Auch hier hat sich der Verkauf des verbliebenen Anteils an EADS mit einem Zufluss von 2,2 Mrd. € niedergeschlagen. Dem stand eine Auszahlung von 0,6 Mrd. € für den Erwerb einer 12%-Beteiligung am chinesischen Automobilhersteller BAIC gegenüber. Der Free Cash Flow war bereits im Vorjahr durch die Reduzierung unseres EADS-Anteils positiv beeinflusst. Klammt man die Sondereffekte in beiden Jahren aus, dann ist hier ein deutscher Zuwachs erkennbar, der vom operativen Ergebnis aber auch von stichtagsbezogenen Effekten getragen wird.

An der Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr wollen wir unsere Aktionäre in angemessener Form beteiligen. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 9. April 2014 deshalb vorschlagen, die Dividende auf 2,25 (i. V. 2,20) € pro Aktie zu erhöhen. Mit dieser Entscheidung drücken wir zugleich auch unsere Zuversicht über den weiteren Geschäftsverlauf aus.

Hinter der insgesamt sehr positiven Geschäftsentwicklung im Jahr 2013 stehen verschiedene Bausteine, mit denen wir uns für eine erfolgreiche Zukunft positionieren. Unter dem Motto »Effizient wirtschaften – profitabel wachsen« geht es dabei vor allem um die effiziente Gestaltung des bislang umfangreichsten Wachstumsprogramms der Unternehmensgeschichte.

Ein Kernelement unserer erfolgreichen Wachstumsstrategie 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 Produktpotfolio aller Zeiten, das wir im Berichtsjahr mit der neuen E-Klasse, dem neuen kompakten CLA-Coupé und der neuen S-Klasse aufgewertet haben. Auch bei den Nutzfahrzeugen haben wir unser Produktangebot und die Motoren in den zurückliegenden Jahren nahezu komplett erneuert. Zu den wichtigsten Neuheiten zählen hier der Bauland-Lkw Arocs, der neue Transporter Sprinter, der neue Reisebus Setra TopClass 500 und der Freightliner Cascadia Evolution, unser neues Lkw-Flaggschiff im nordamerikanischen Markt.

Darüber hinaus haben wir unsere Technologieführerschaft im Berichtsjahr mit bahnbrechenden Innovationen untermauert. Die neue S-Klasse ist die umstrittene Spitze der Automobiltechnik. Sie ist Vorreiter in den Bereichen Sicherheit, Fahrkomfort und Luxus. Ein Meilenstein auf dem Weg zum unfallfreien Fahren ist der S 500 INTELLIGENT DRIVE. Als erster Autohersteller der Welt haben wir mit diesem Forschungsfahrzeug im August 2013 gezeigt, dass auch im Überland- und Stadtverkehr autonomes Fahren möglich ist. Und mit dem S 500 PLUG-IN HYBRID werden wir noch im Jahr 2014 die sparsamste Luxuslimousine aller Zeiten anbieten.

Insgesamt haben wir bei der Verbrauchsreduzierung dank unserer neuen Modelle sowohl bei den Pkw als auch bei den Nutzfahrzeugen im Berichtsjahr erneut beachtliche Fortschritte gemacht. So konnten wir den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der von uns in der Europäischen Union verkauften Pkw im Berichtsjahr nochmals deutlich von 140 g/km auf 134 g/km verringern. Des Weiteren sind wir der erste Nutzfahrzeughersteller, der sein komplettes Produktprogramm in Europa schon vor Inkrafttreten der Euro-VI-Abgasnorm zum Jahresbeginn 2014 auf die neue Richtlinie umgestellt hat. Trotz aufwendiger Abgasnachbehandlung liegt der Verbrauch unserer neuen Euro-VI-Motoren um bis zu 4 % unter dem der Euro-V-Vorgängermotoren. Der Actros ist der wirtschaftlichste Lkw in seinem Marktsegment in Europa, der Freightliner Cascadia Evolution der sparsamste Lkw in Nordamerika.

Auch bei den alternativen Antriebstechnologien sind wir bestens für die Zukunft gerüstet. Unser Spektrum an lokal emissionsfreien Fahrzeugen mit Batterie und Brennstoffzelle ist einzigartig. Es reicht vom Pkw über Transporter und leichte Lkw bis hin zum Bus. Und bei den Nutzfahrzeugen sind wir der weltweit führende Anbieter von Fahrzeugen mit Hybridantrieb.

Unser weltweites Netzwerk an Produktionsstandorten und Forschungseinrichtungen haben wir im Berichtsjahr gezielt ausgebaut. Damit stellen wir unser künftiges Wachstum auf eine breite regionale Basis. Schwerpunkte sind dabei die Wachstumsmärkte China, Indien, Brasilien und Russland. Substanzielle Investitionen in unsere deutschen Standorte unterstreichen, dass diese als Kompetenzzentren für unser internationales Netzwerk weiterhin eine zentrale Rolle spielen. In China haben wir die Kapazitäten für die bereits vor Ort gefertigten Baureihen erhöht. Zusätzlich werden wir dort ab dem Jahr 2014 auch den neuen kompakten Geländewagen GLA produzieren, und bereits im November 2013 haben wir in Peking unser erstes Motorenwerk außerhalb Deutschlands eröffnet. Ebenfalls im November 2013 haben wir uns mit 12 % an unserem langjährigen Partner BAIC beteiligt und damit einen weiteren wichtigen Schritt im Rahmen unserer China-Strategie vollzogen.

Zentrale Bausteine unserer Wachstumsstrategie sind die von uns in allen Geschäftsfeldern eingeleiteten Effizienzprogramme. Damit stellen wir sicher, dass unsere Finanzkraft auch unter schwierigen Marktbedingungen erhalten bleibt und dass wir auch künftig weiterhin profitabel wachsen können. Bei der Umsetzung liegen wir im Plan. Dies hat auch die Ergebnisentwicklung in der zweiten Hälfte des Berichtsjahres gezeigt. Insgesamt wollen wir mit diesen Programmen bis Ende 2014 nachhaltige Ergebnisse von rund 4 Mrd. € realisieren.

Nach den erfolgreich gestarteten Produktoffensiven bei Pkw und Nutzfahrzeugen ist die Weiterentwicklung unserer Strukturen nun der nächste strategische Schritt zur Erreichung unserer Wachstumsziele. Um den Fokus unserer Aktivitäten noch stärker auf die Kunden und die Märkte auszurichten, haben wir im September 2013 beschlossen, die Geschäftsfelder organisatorisch zu stärken. Unter dem Stichwort »Customer Dedication« verankern wir die Verantwortung für die wesentlichen Vertriebsfunktionen und die wichtigen Absatzmärkte direkt im jeweiligen Geschäftsfeld. Mit einer schlankeren Organisation und effizienteren Strukturen schaffen wir die Voraussetzungen dafür, das Wachstumspotenzial in unserem Kerngeschäft und in neuen Märkten auszuschöpfen. Ziel ist es, für neue Kundengruppen mit unseren Produkten noch attraktiver zu werden und gleichzeitig bestehende Kunden weiter an unsere Marken zu binden.

Die künftige Entwicklung der Automobilmärkte bietet uns enorme Chancen, ist gleichzeitig aber auch mit großen Herausforderungen verbunden. Mit unseren Wachstumsstrategien, unseren Effizienzprogrammen und der neuen Aufstellung des Konzerns haben wir im Berichtsjahr die Grundlagen geschaffen, um die Chancen zu nutzen und die Herausforderungen erfolgreich zu bestehen. Dabei sollte es uns gelingen, Wachstum und Effizienz nachhaltig zusammenzuführen.

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahrs 2013.

Nach Ablauf des Geschäftsjahrs 2013 sind keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für Daimler von wesentlicher Bedeutung sind. Der Geschäftsverlauf in den ersten beiden Monaten des Jahres 2014 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, um auch für Spitzenträger ein attraktiver Arbeitgeber zu sein. Durch eine adäquate Variabilität sollen die gemeinsame und persönliche Leistung des Vorstands sowie der nachhaltige Unternehmenserfolg deutlich und unmittelbar berücksichtigt werden.

Umsetzung in der Praxis. Für jedes anstehende Geschäftsjahr bereitet der Präsidialausschuss zunächst auf Basis eines Wettbewerbsvergleichs die Überprüfung der Vergütungsstruktur 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,
- die Relation des durchschnittlichen Einkommens der Belegschaft zu dem eines Vorstandsmitglieds

sowie die sich daraus ergebende Zielgesamtvergütung, bestehend aus einem Grundgehalt, einem Jahresbonus und einer langfristig orientierten 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, 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 entsprechende Änderungsvorschläge dem gesamten Aufsichtsrat zur Beschlussfassung vor.

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

Für den langfristig orientierten variablen Vergütungsbestandteil bestimmt der Aufsichtsrat für das anstehende Geschäftsjahr einen Zuteilungswert in Form eines absoluten Euro-Betrages sowie die Erfolgsziele.

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

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

Systematik der Vorstandsvergütung im Jahr 2013. Die Jahresvergütung setzt sich aus einer fixen Grundvergütung (etwa 29 % der Zielvergütung), einem Jahresbonus (etwa 29 % der Zielvergütung) sowie einer variablen Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung (etwa 42 % der Zielvergütung) zusammen. Die Bandbreite der möglichen Zielerreichung und die Bezugsparameter sind unverändert geblieben. Der Jahresbonus wird nur zu 50 % im März des folgenden Geschäftsjahrs 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 Jahres-

bonus als auch die variable Vergütung mit langfristiger Anreizwirkung mit ihrer Anbindung an zusätzliche, anspruchsvolle Vergleichsparameter und an den Aktienkurs tragen den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex Rechnung und berücksichtigen dabei positive wie auch negative Entwicklungen. Im Einzelnen stellt sich das System wie folgt dar:

Die Grundvergütung ist eine fixe, auf das Gesamtjahr bezogene Vergütung, die sich am Verantwortungsbereich des jeweiligen 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 Zielsatzung für das jeweilige Geschäftsjahr, abgeleitet aus dem mittelfristig zu erzielenden Renditeniveau und den Wachstumszielen, als auch der Istwert im Vergleich zum Vorjahr und die individuelle Leistung der Vorstandsmitglieder sowie die Erreichung von Compliance-Zielen herangezogen. Optional ist die Einbeziehung weiterer Kennzahlen/Bemessungsgrundlagen und Ziele möglich.

Primäre Bezugsparameter:

- Zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2013 zu Zielwert 2013.
- Zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2013 zu Istwert 2012.

Wert bei 100 %-Zielerreichung (Zieljahresbonus):

Im Jahr 2013 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 primären Bezugsparameter, die häufig in den Bonus eingehen, können hierbei jeweils zwischen 0 % und 200 % variieren. Die Eckpunkte dieser Bandbreite werden durch einen Abweichungswert von + / - 2 % vom Umsatz des Vorjahres definiert.

Auf den sich daraus ergebenden Zielerreichungsgrad kann abhängig von den vorab festgelegten Kennzahlen/Bemessungsgrundlagen ein bis zu 10 %iger Zu- oder Abschlag vorgenommen werden. Seit dem Jahr 2012 werden hierfür nicht-finanzielle Ziele als Bemessungsgrundlage herangezogen; für das vergangene Geschäftsjahr waren dies die Mitarbeiter- und Kundenzufriedenheit, Diversity sowie die Weiterentwicklung und Versteigerung des Unternehmenswertes Integrität. Zusätzlich hat der Aufsichtsrat die Möglichkeit, unter anderem auf Basis der getroffenen Zielvereinbarungen, die persönliche Leistung des einzelnen Vorstandsmitglieds mit einem Zu- oder Abschlag von bis zu 25 % zu berücksichtigen.

Auch im Jahr 2013 wurden mit dem Vorstand weitere 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 **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 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 Planjahrs wird aus dieser Anzahl der Phantom Shares und dem dann geltenden Kurs der Auszahlungsbetrag ermittelt. Der für die Auszahlung dieses Planes maßgebliche Kurs ist zugleich maßgeblich für die Zuteilung der vorläufigen Zahl an Phantom Shares für den in diesem Jahr neu begebenen Plan.

Bezugsparameter für den Plan 2013:

- Zu 50 % die erzielte Umsatzrendite im Vergleich zu einer Wettbewerbsgruppe (BMW, Fiat, Ford, Honda, Paccar, Renault, Toyota, Volvo, Volkswagen). Für die Messung dieses Erfolgskriteriums wird über drei Jahre hinweg die durchschnittliche Umsatzrendite der Wettbewerber ermittelt, wobei der jeweils schlechteste und beste Wert nicht berücksichtigt werden. In dem Maß, in dem die Umsatzrendite von Daimler um + / - 2 Prozentpunkte vom ermittelten Durchschnitt abweicht, ergibt sich die Bandbreite der Zielerreichung. Eine Zielerreichung von 200 % ergibt sich also, wenn die Daimler-Umsatzrendite um 2 Prozentpunkte oder mehr vom Durchschnittswert der Wettbewerber nach oben abweicht. Eine Zielerreichung von 0 % ergibt sich entsprechend bei einer Abweichung von 2 Prozentpunkten oder mehr nach unten.
- Zu 50 % die erzielte Kapitalrendite unter Berücksichtigung der Kapitalkosten. Maßstab ist die Wertschaffung durch das Unternehmen. In einem definierten Bereich zwischen 6 % und 8 % sowie 8 % und 16 % (seit dem Plan 2013) sind den einzelnen Werten der Kapitalrendite in einem linearen Zusammenhang entsprechende Erfolgsfaktoren zugeordnet. Eine Zielerreichung von 200 % ergibt sich also, wenn Daimler eine Kapitalrendite von 16 % oder mehr erwirtschaftet. Eine Zielerreichung von 0 % ergibt sich entsprechend bei einer Kapitalrendite von 6 % oder weniger.

Wert bei Zuteilung:

Festlegung jährlich abhängig vom Marktvergleich; im Jahr 2013 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:

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-Betrags begrenzt. 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.

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 gehalten, über mehrere Jahre hinweg einen Teil ihres Privatvermögens zum Erwerb von Daimler-Aktien einzusetzen und diese Aktien während der Zugehörigkeit zum Vorstand zu halten. Die Festlegung der Zahl der zu haltenden Aktien orientierte sich bei Einführung des Performance Phantom Share Plans für ein Vorstandsmitglied am Zweifachen und für den Vorstandsvorsitzenden am Dreifachen der damaligen Grundvergütung. Zur Erfüllung der Richtlinien 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 2013 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 im Jahr 2013 gegenüber 2012 und 2011 grundsätzlich unveränderte Vergütungssystem wurde bereits von der Hauptversammlung 2011 gebilligt.

Neue Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex / Anpassung des Vergütungssystems mit Wirkung zum 1. Januar 2014. Nach der neu in den Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 13. Mai 2013 aufgenommenen Empfehlung soll die Vergütung der Vorstandsmitglieder insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Vergütungsteile betragsmäßige Höchstgrenzen aufweisen.

Die Vergütungsvereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern sahen bei Inkrafttreten der Kodex-Fassung vom Mai 2013 bereits Höchstgrenzen für Vergütungsbestandteile vor, die jedoch die Anforderungen der neuen Empfehlung noch nicht vollständig erfüllten. Mit Wirkung zum 1. Januar 2014 haben die Vorstandsmitglieder der Aufnahme von Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 6 des Kodex entsprechenden Höchstgrenzen in ihre laufenden Dienstverträge zugestimmt. In den Anpassungsvereinbarungen wurden auch für die noch nicht zur Auszahlung gelangten Jahresbonuszahlungen für die Geschäftsjahre 2012 und 2013 prozentuale Höchstgrenzen bezogen auf die Grundvergütung vereinbart. Die prozentuale Höchstgrenze bezogen auf den Zuteilungswert für die Vergütung aus dem langfristig und aktienorientierten Vergütungsbestandteil, dem sogenannten Performance Phantom Share Plan, wurde auch auf künftig noch fällige Dividendenäquivalente aus vor dem 1. Januar 2014 begebenen und noch laufenden Tranchen erstreckt.

Zusätzlich zu diesen auch rückwirkenden Regelungen – das heißt Begrenzung des Gesamtauszahlungsbetrages aus dem Jahresbonus eines Geschäftsjahrs auf das 2,35-fache der Grundvergütung des entsprechenden Geschäftsjahrs und die Einbeziehung der Dividendenäquivalente in die Höchstgrenze der PPSP – wurde die betragsmäßige Höchstgrenze der Gesamtvergütung für Vorstandsmitglieder 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.

Darüber hinaus wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2014 für den Jahresbonus die Bandbreite der möglichen Zielerreichung wie folgt angepasst:

Für den hälftig in den Jahresbonus eingehenden primären Bezugsparameter »Vergleich EBIT Istwert des Geschäftsjahrs zu Zielwert des Geschäftsjahrs« werden die Eckpunkte der unveränderten möglichen Bandbreite von 0 bis 200 % ab 2014 durch einen Abweichungswert von + / - drei Prozent (bislang zwei Prozent) vom Umsatz des Vorjahres definiert.

Ferner hat der Aufsichtsrat mit Anwendbarkeit erstmals für den PPSP 2014 beschlossen, die bisher für die Erfolgsgröße »Umsatzrendite« relevante Wettbewerbsgruppe neu zu definieren, sodass alle börsennotierten Automobilhersteller mit einem Automotive-Anteil von mehr als 70 % und einem Rating im Investment-Grade-Bereich enthalten sind. Zudem wird der Anspannungsgrad dadurch erhöht, dass im Rahmen der unveränderten möglichen Bandbreite von 0 bis 200 % ein Zielerreichungsgrad von 100 % erst bei einer durchschnittlichen Umsatzrendite von 105 % der Wettbewerbsgruppe gewährt wird. Des Weiteren wird die bisherige Erfolgsgröße »Kapitalrendite« durch die Aktienkursentwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zur Aktienkursentwicklung der hinsichtlich der Ermittlung der »Umsatzrendite« neu definierten Wettbewerbsgruppe ersetzt. Die Eckpunkte einer möglichen Zielerreichung von 0 bis 200 % werden durch eine Abweichung von + / - 50 % der durchschnittlichen Kursentwicklung der Wettbewerbsgruppe definiert.

Im Übrigen bleibt das Vergütungssystem für den Vorstand unverändert.

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2013

Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2013. Die von Konzernunternehmen gewährte Gesamtvergütung (ohne Versorgungszusagen) für den Vorstand der Daimler AG berechnet sich aus der Summe

- der Grundvergütung 2013,
- des 2014 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteils des Jahresbonus für 2013,
- des 2015 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig aktienorientierten Anteils des Jahresbonus für 2013 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 2013 und
- der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile im Jahr 2013.

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 2013 beträgt insgesamt 32,1 (i. V. 28,2) Mio. €. Davon entfallen 9,1 (i. V. 7,5) Mio. € auf fixe, das heißt erfolgsunabhängige, 12,1 (i. V. 9,3) Mio. € auf kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene variable Vergütungskomponenten (Jahresbonus mit Deferral) und 10,9 (i. V. 11,4) Mio. € auf im Geschäftsjahr gewährte, variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung. [↗ C.46](#)

Im Jahresvergleich ist bei der Summe der Grundvergütung, wie auch bei der Summe des Jahresbonus und der PPSP-Zuteilung, die zeitanteilige Wirkung der Berufung von Herrn Troska zum 13. Dezember 2012 zu berücksichtigen.

Im Wesentlichen durch Aufwendungen für Sicherheitsleistungen und die Gestellung von Dienstwagen entstanden für die Vorstandsmitglieder im Jahr 2013 zu versteuernde geldwerte Vorteile, die in der Tabelle [↗ C.47](#) ersichtlich sind.

C.46

Vorstandsvergütung 2013

	Grundvergütung		Kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung		Langfristig orientierte variable Vergütung (PPSP)		Summe
	2013	2012	kurzfristig	mittelfristig	in Stück	Wert bei Zuteilung (2013: bei Kurs 44,39 €) (2012: bei Kurs 48,23 €)	
€-Werte in Tausend							
Dr. Dieter Zetsche	2013 2.008	2012 2.008	1.707 1.426	1.707 1.426	63.643 68.273	2.825 3.293	8.247 8.153
Dr. Wolfgang Bernhard	2013 715	2012 715	590 508	590 508	25.458 27.309	1.130 1.316	3.025 3.047
Dr. Christine Hohmann-Dennhardt	2013 715	2012 715	590 526	590 526	25.458 27.309	1.130 1.317	3.025 3.084
Wilfried Porth ¹	2013 715	2012 715	608 508	608 508	25.458 27.309	1.044 1.229	2.975 2.960
Andreas Renschler ²	2013 755	2012 755	623 536	623 536	28.420 30.487	1.226 1.460	3.227 3.287
Hubertus Troska	2013 715	2012 37	590 24	590 24	25.458 -	1.130 -	3.025 85
Bodo Uebber ³	2013 866	2012 866	736 636	736 636	30.433 32.647	1.199 1.402	3.537 3.540
Prof. Dr. Thomas Weber	2013 715	2012 715	626 490	626 490	27.031 28.998	1.200 1.399	3.167 3.094
Summe	2013 7.204	2012 6.526	6.070 4.654	6.070 4.654	251.359 242.332	10.884 11.416	30.228 27.250

1 Unter Anrechnung von Mandatsvergütung in Höhe von 85.734 € (Vorjahr: 88.460 €).

2 Unter Anrechnung von Mandatsvergütung in Höhe von 35.646 € (Vorjahr: 10.913 €).

3 Unter Anrechnung von Mandatsvergütung in Höhe von 152.197 € (Vorjahr: 173.048 €).

Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit

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

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, kombiniert mit einer Zusagegarantie des Unternehmens auf die Summe der eingezahlten Beiträge. Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat die Übernahme dieses neuen Altersversorgungssystems für alle ab 2012 neu bestellten Vorstandsmitglieder (bislang Hubertus Troska) beschlossen. Danach wird dem Vorstandsmitglied jährlich ein Beitrag gutgeschrieben. Dieser Beitrag errechnet sich aus 15% der Summe der Grundvergütung und des zum Abschlussstichtag ermittelten gesamten Jahresbonus für das jeweilige Geschäftsjahr. Diese Beiträge zur Altersversorgung werden bis zum Alter von 62 Jahren gewährt. Der Pensionsplan kommt im Erlebensfall zur Auszahlung, wenn das Dienstverhältnis mit oder nach Vollendung des 62. Lebensjahres endet, oder als Invalidenleistung, wenn das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit vor dem 62. Lebensjahr endet.

Bei der Bemessung der Gesamtzusage werden für jedes Vorstandsmitglied das jeweils angestrebte Versorgungsniveau – auch nach Dauer der Vorstandszugehörigkeit – sowie der daraus abgeleitete jährliche und langfristige Aufwand für das Unternehmen berücksichtigt.

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

- als Einmalbetrag;
- in zwölf Jahresraten, wobei jeder Teilbetrag bis zur Auszahlung weiterverzinst wird;
- als Rente, mit einer jährlichen Erhöhung (siehe oben, Daimler Pensions Plan gemäß 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 Restbarwerts (Pension Capital) beziehungsweise dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner 60% der Eigenrente (Daimler Pensions Plan) zu.

C.47

Geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen

	2013	2012
<hr/>		
€-Werte in Tausend		
Dr. Dieter Zetsche	151	151
Dr. Wolfgang Bernhard	90	63
Dr. Christine Hohmann-Dennhardt	84	191
Wilfried Porth	93	114
Andreas Renschler ¹	511	152
Hubertus Troska ²	603	4
Bodo Uebber	112	112
Prof. Dr. Thomas Weber	210	156
Summe	1.854	943

1 Unter Berücksichtigung von Jubiläumsgeld in Höhe von 62.995 €.

2 Unter Berücksichtigung von Jubiläumsgeld in Höhe von 59.714 €.

Zur Erfüllung der Angabepflichten gemäß § 285 Nr. 9a HGB reduziert sich dieser Betrag für das Geschäftsjahr 2013 um 155.000 €.

Die entsprechenden Nebenleistungen wurden durch ein Tochterunternehmen gewährt und getragen und fallen somit nicht unter die im Jahresabschluss der Daimler AG anzugebenden Bezüge.

Ausscheidende Vorstandsmitglieder mit zu Beginn des Jahres 2006 umgestellten Pensionsverträgen erhalten für den Zeitraum, beginnend nach dem Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit und letztmalig mit 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. Lebensjahrs gewährten, gegebenenfalls einer Anrechnung anderer Einkünfte unterliegenden Zahlungen kommen die oben bei der Darstellung dieser Pensionsverträge beschriebenen jährlichen prozentualen Erhöhungsbeträge ebenfalls zur Anwendung.

Der Dienstzeitaufwand für die Pensionsverpflichtungen nach IFRS lag im Geschäftsjahr 2013 bei 2,5 (i. V. 2,4) Mio. €. Der Barwert der Gesamtverpflichtung (Defined Benefit Obligation) nach IFRS betrug zum 31. Dezember 2013 70,1 (i. V. 81,7) Mio. €. Unter Berücksichtigung von Lebensalter und Dienstjahren ergeben sich die in der Tabelle dargestellten individuellen Ansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte. [C.48](#)

Zusagen bei vorzeitiger Beendigung der Tätigkeit. Für den Fall der vorzeitigen Beendigung des Dienstverhältnisses ohne wichtigen Grund enthalten die Vorstandsverträge Zusagen auf Auszahlung der Grundvergütung und auf Gestellung eines Fahrzeugs maximal bis zum Ende der ursprünglichen Vertragslaufzeit. Ein Anspruch auf die Auszahlung erfolgsbezogener Vergütungskomponenten besteht dagegen nur zeitanteilig bis zum Tag des Ausscheidens aus der Gesellschaft. Der Anspruch auf die Auszahlung der erfolgsbezogenen Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung bemisst sich nach den Bedingungen der jeweiligen Pläne.

Die Summe der vorstehend beschriebenen Zahlungen einschließlich Nebenleistungen ist begrenzt auf den zweifachen Wert der Jahresvergütung und beläuft sich maximal auf die Gesamtvergütung für die Restlaufzeit des Dienstvertrags.

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 2013 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Vergütungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihre Hinterbliebenen. Die im Jahr 2013 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen beliefen sich auf 14,6 (i. V. 15,4) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie deren Hinterbliebene betragen zum 31. Dezember 2013 insgesamt 217,0 (i. V. 225,9) Mio. €.

C.48

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 der Verpflichtungen (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)
€-Werte in Tausend				
Dr. Dieter Zetsche	2013 2012	1.050 1.050	– 872	29.896 39.597
Dr. Wolfgang Bernhard	2013 2012	– –	401 265	1.774 1.494
Wilfried Porth	2013 2012	156 156	223 156	6.579 6.472
Andreas Renschler	2013 2012	250 250	423 309	9.798 10.243
Hubertus Troska	2013 2012	– –	272 5	2.488 2.227
Bodo Uebber	2013 2012	275 275	714 510	10.127 9.974
Prof. Dr. Thomas Weber	2013 2012	300 300	426 333	9.444 11.701
Summe	2013 2012	2.031 2.031	2.459 2.450	70.106 81.708

Frau Dr. Hohmann-Dennhardt hat keinen Anspruch auf Versorgungsleistungen.

Vergütung des Aufsichtsrats

Vergütung des Aufsichtsrats im Jahr 2013. Die Vergütung des Aufsichtsrats wird von der Hauptversammlung der Daimler AG festgelegt; sie ist in der Satzung des Unternehmens geregelt. Die von der Hauptversammlung zuletzt im April 2011 angepasste Vergütung sieht vor, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats zusätzlich zum Ersatz von Auslagen und der ihnen für die Aufsichtsratstätigkeit zur Last fallenden Umsatzsteuer nach Abschluss des Geschäftsjahres eine feste Vergütung von 100.000 € erhalten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält zusätzlich 200.000 €, der Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrats zusätzlich 100.000 €. Die Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss wird mit zusätzlich 50.000 €, die im Präsidialausschuss mit zusätzlich 40.000 € und die Mitgliedschaft in sonstigen Ausschüssen des Aufsichtsrats mit zusätzlich 20.000 € vergütet; abweichend davon werden für den Vorsitz im Prüfungsausschuss zusätzlich 100.000 € vergütet. Bei der Vergütung werden Tätigkeiten für höchstens drei Ausschüsse berücksichtigt, wobei bei Überschreiten dieser Zahl die drei höchstdotierten Funktionen maßgeblich wären. Die Vergütung von Ausschusstätigkeiten für ein Geschäfts-

jahr setzt voraus, dass der betreffende Ausschuss in diesem Zeitraum zur Erfüllung seiner Aufgaben tatsächlich getagt hat. Die individuelle Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der nachstehenden Tabelle ausgewiesen. [C.49](#)

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

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

Damit lag die Vergütung für die gesamte Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG im Jahr 2013 bei 3,0 (i. V. 3,0) Mio. €

Kredite an Aufsichtsratsmitglieder. Im Jahr 2013 wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

C.49

Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats

Name in €	Vergütete Funktion(en)	Gesamt 2013
Dr. Manfred Bischoff	Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Nominierungsausschusses	373.200
Erich Klemm ¹	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Prüfungsausschusses	308.700
Dr. Paul Achleitner	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	127.700
Sari Baldauf	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	127.700
Dr. Clemens Börsig	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	163.200
Michael Brecht ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	164.300
Prof. Dr. Heinrich Flegel	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 10.04.2013)	29.597
Dr. Jürgen Hambrecht	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses	152.100
Petraea Heynike	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700
Jörg Hofmann ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses (ab 10.04.2013)	139.051
Andrea Jung	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 10.04.2013)	78.377
Dr. Thomas Klebe ^{1, 3}	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses (jeweils bis 10.04.2013)	52.456
Gerard Kleisterlee	Mitglied des Aufsichtsrats	106.600
Jürgen Langer ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700
Dr. Sabine Maaßen ¹	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 10.04.2013)	78.377
Wolfgang Nieke ¹	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 10.04.2013)	78.377
Ansgar Osseforth ⁴	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 10.04.2013)	29.597
Valter Sanches ²	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700
Jörg Spies ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	107.700
Elke Tönjes-Werner ¹	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 10.04.2013)	77.277
Lloyd G. Trotter	Mitglied des Aufsichtsrats	105.500
Dr. h. c. Bernhard Walter	Mitglied des Aufsichtsrats und Vorsitzender des Prüfungsausschusses	213.200
Dr. Frank Weber	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 10.04.2013)	78.377
Uwe Werner ¹	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 10.04.2013)	29.597
Lynton R. Wilson ⁵	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 10.04.2013)	33.251

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

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

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

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

5 Herr Wilson erhielt zudem 3.654 € Vergütung für seine Gremientätigkeit bei der Mercedes-Benz Canada Inc. und der Mercedes-Benz Financial Services Canada Corp.

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 2013 beträgt rund 3.069 Mio. €. Es ist eingeteilt in 1.069.772.847 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 2013 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 2013 jeweils 1,54 %. Für die Dauer der Laufzeit des Master Cooperation Agreement beziehungsweise für die Dauer von fünf Jahren (maßgeblich ist der kürzere Zeitraum) können grundsätzlich weder i) die Daimler AG ihre Beteiligung an Renault S. A. und Nissan Motor Co., Ltd. noch ii) Renault S. A. und Nissan Motor Co., Ltd. ihre Beteiligung an der Daimler AG ohne vorherige Zustimmung der anderen Parteien an einen Dritten übertragen. Übertragungen an Dritte, die in keinem Wettbewerbsverhältnis zum Emittenten der betreffenden Aktien stehen, sind unter bestimmten Voraussetzungen von diesem

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

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern und die Änderung der Satzung. Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen auf der Grundlage der §§ 84, 85 Aktiengesetz 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 Abs. 2 Mitbestimmungsgesetz bestellt der Aufsichtsrat die Mitglieder des Vorstands mit einer Mehrheit, die mindestens zwei Drittel der Stimmen seiner Mitglieder umfasst. Kommt eine Bestellung hiernach nicht zustande, hat der Vermittlungsausschuss des Aufsichtsrats innerhalb eines Monats nach der Abstimmung dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu machen. Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder dann mit der Mehrheit der Stimmen seiner Mitglieder. Kommt auch hiernach eine Bestellung nicht zustande, so hat bei einer erneuten Abstimmung der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen. Für den Widerruf der Bestellung von Vorstandsmitgliedern gilt dieses Verfahren entsprechend.

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

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

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

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

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

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

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

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

Wesentliche Vereinbarungen unter der Bedingung

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

- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 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 2,0 Mrd. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsehen, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird;
- Garantien und Bürgschaften für Kreditverträge von konsolidierten Beteiligungsgesellschaften über einen Betrag von insgesamt 592 Mio. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsehen, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird;

- eine Vereinbarung über den Erwerb der Mehrheit (50,1%) an der »AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.«; diese hat das Ziel, die Brennstoffzelle für automobile Anwendungen weiterzuentwickeln und vermarktungsfähig zu machen. Die Vereinbarung sieht für den Fall eines Kontrollwechsels bei der Daimler AG ein Kündigungsrecht des anderen Hauptgesellschafters Ford Motor Company sowie eine Put-Option des Minderheitsgesellschafters Ballard Power Systems vor. Kontrolle im Sinne dieser Vereinbarung sind die wirtschaftliche Inhaberschaft (Beneficial Ownership) der Mehrheit der Stimmrechte und die daraus folgende Berechtigung, die Mehrheit der Mitglieder des Vorstands zu bestellen;
- ein Master Cooperation Agreement über eine weitreichende strategische Kooperation mit Renault S. A., Renault-Nissan B.V. und Nissan Motor Co., Ltd. in Verbindung mit einer wechselseitigen Kapitalbeteiligung: Die Renault-Nissan-Allianz erhielt eine Beteiligung von 3,1% an der Daimler AG, und die Daimler AG erhielt jeweils 3,1% an der Renault S. A. und an der Nissan Motor Co., Ltd. Im Falle eines Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ist jede der anderen Parteien berechtigt, die Vereinbarung zu kündigen. Ein Kontrollwechsel im Sinne des Master Cooperation Agreements liegt vor, wenn ein Dritter oder mehrere gemeinsam agierende Dritte rechtlich oder wirtschaftlich direkt oder indirekt mindestens 50% der Stimmrechte der entsprechenden Partei erwerben oder berechtigt sind, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen. Unter dem Master Cooperation Agreement wurden mehrere Kooperationsverträge zwischen der Daimler AG einerseits und Renault und/oder Nissan andererseits abgeschlossen, die für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündigungsrecht für die andere Vertragspartei vorsehen. Im Wesentlichen sind dies Verträge über eine neue Architektur für Kleinwagen, die gemeinsame Nutzung beziehungsweise Entwicklung von verbrauchsarmen Diesel- und Benzinmotoren sowie Getrieben, die Entwicklung und Belieferung mit einem kleinen Stadtlieferwagen, die Nutzung einer bestehenden Kompaktwagenarchitektur und die Vorentwicklung eines Wasserstofftanksystems. Der Kontrollwechsel knüpft dabei an einen Schwellenwert von 50% der Stimmrechte an oder an die Berechtigung, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen. Bei einer Kündigung der Kooperation im Bereich der Entwicklung von Kleinwagen infolge eines Kontrollwechsels in der Frühphase der Zusammenarbeit wäre die von dem Kontrollwechsel betroffene Partei verpflichtet, ihren Anteil an den Kosten für die Entwicklung von gemeinsamen Komponenten zu tragen, auch wenn die Entwicklung für diese Partei eingestellt würde.
- Ferner hat die Daimler AG einen Kooperationsvertrag mit Ford und Nissan über die gemeinsame Vorentwicklung eines Brennstoffzellensystems geschlossen. Dieser Vertrag sieht für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündigungsrecht für die anderen Vertragsparteien vor. Der Kontrollwechsel knüpft dabei an einen Schwellenwert von 50% der Stimmrechte an oder an die Berechtigung, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen;
- ein Shareholders' Agreement mit Rolls-Royce Holdings plc (Rolls-Royce) und Vinters International Limited, einem Tochterunternehmen von Rolls-Royce, betreffend die Übernahme der Tognum AG, Friedrichshafen (seit 9.1.2014 Rolls-Royce Power Systems AG), durch die Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (vormals Engine Holding GmbH) und zur Zusammenführung mit dem Bergen-Geschäft von Rolls-Royce. Daimler und Vinters International Limited halten je 50% der Anteile der Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH. Die Vereinbarung sieht für den Fall eines Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei für die andere Vertragspartei ein Recht vor, die Anteile der betroffenen Vertragspartei an der gemeinsam gehaltenen Gesellschaft zu angemessenen Bedingungen zum Zeitpunkt des Kontrollwechsels zu übernehmen;
- ein Vertrag über ein Gemeinschaftsunternehmen mit der BAIC Motor Co., Ltd. zur Herstellung und zum Vertrieb von Pkw der Marke Mercedes-Benz in China, mit der der BAIC Motor Co., Ltd. das Recht zur Kündigung oder zur Ausübung einer Put- oder einer Call-Option für den Fall eingeräumt wird, dass eine dritte Partei ein Drittel oder mehr der Stimmrechte an der Daimler AG erwirbt;
- ein Vertrag über die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens mit der Beiqi Foton Motor Co., Ltd. mit dem Geschäftszweck, schwere und mittelschwere Lkw der Marke Foton Auman zu fertigen und zu vertreiben. Dieser Vertrag räumt der Beiqi Foton Motor Co., Ltd. ein Kündigungsrecht für den Fall ein, dass einer ihrer Wettbewerber mehr als 25% des Kapitals oder der Vermögensgegenstände der Daimler AG erwirbt oder in die Lage gelangt, Beschlüsse ihres Vorstands zu beeinflussen;
- eine Vereinbarung zwischen Daimler und der Robert Bosch GmbH über die gemeinsame Gründung und den 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, mögliche Chancen des Unternehmens zu identifizieren, um diese im Zuge des unternehmerischen Handelns zu nutzen und so die Wettbewerbsfähigkeit des Daimler-Konzerns zu sichern und auszubauen. Eine Chance bezeichnet die Möglichkeit, aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen die geplanten Ziele zu sichern oder zu übertreffen.

Die direkte Verantwortung, unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und zu steuern, liegt bei den Geschäftsfeldern. Im Rahmen des Strategieprozesses werden Risiken, die mit der geplanten längerfristigen Entwicklung verbunden sind, und Chancen für weiteres profitables Wachstum ermittelt und in den Entscheidungsprozess eingebbracht. 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.

Risikomanagementsystem

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 identifiziert, beurteilt, gesteuert, überwacht und dokumentiert werden, um die Erreichung der Unternehmensziele abzusichern und das Risikobewusstsein im Konzern zu erhöhen.

Die Risikoeinschätzung erfolgt prinzipiell für einen zweijährigen Planungszeitraum, wenngleich in den Diskussionen zur Ableitung der mittelfristigen und strategischen Ziele auch Risiken identifiziert und überwacht werden, die auf einen längerfristigen Zeitraum bezogen sind. Die Berichterstattung im Lagebericht bezieht sich auf ein Jahr.

Im Rahmen der zweijährigen Operativen Planung werden – unter Berücksichtigung definierter Risikokategorien – Risiken der Geschäftsfelder und der operativen Einheiten, der bedeutenden Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen sowie der zentralen Bereiche identifiziert und bewertet. Der Risikokonsolidierungskreis 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. Bei der Bewertung des Ausmaßes wird die Wirkung vor Maßnahmen in Relation zum EBIT betrachtet. Im Konzern werden Risiken unterhalb 500 Mio. € als niedrig, zwischen 500 Mio. € und 1 Mrd. € als mittel und oberhalb von 1 Mrd. € als hoch eingestuft. Die Bewertung der Dimensionen Eintrittswahrscheinlichkeit und mögliches Ausmaß beruht auf der in Tabelle [C.50](#) gezeigten Einteilung.

C.50

Beurteilung Eintrittswahrscheinlichkeit / Ausmaß

Stufe	Eintrittswahrscheinlichkeit		
Niedrig	0 % ≤	Eintrittswahrscheinlichkeit	≤ 33 %
Mittel	34 % ≤	Eintrittswahrscheinlichkeit	≤ 66 %
Hoch		Eintrittswahrscheinlichkeit	≥ 67 %

Stufe	Mögliches Ausmaß		
Niedrig	0 € ≤	Ausmaß	< 500 Mio. €
Mittel	500 Mio. € ≤	Ausmaß	< 1 Mrd. €
Hoch		Ausmaß	≥ 1 Mrd. €

Die Quantifizierung pro aggregierter Risikokategorie im Lagebericht fasst die gemeldeten Einzelrisiken pro Kategorie kumuliert zusammen. Soweit nicht anders dargestellt, erwartet der Konzern selbst bei gleichzeitigem Eintreten sämtlicher Einzelrisiken einer Risikokategorie keine Auswirkung in dieser Kategorie von über 3 Mrd. €.

Eine Steuerung findet im Unternehmen auf Ebene der Geschäftsfelder basierend auf Einzelrisiken statt. Überschreitet das Ausmaß eines Einzelrisikos die Höhe von 2 Mrd. €, so wird dieses Risiko separat beschrieben.

Aufgabe der Risikoverantwortlichen ist es neben der Erfassung und Bewertung auch, Maßnahmen zu entwickeln und gegebenenfalls einzuleiten, die dazu dienen, Risiken zu vermeiden, zu reduzieren oder sich gegen diese abzusichern. Alle gemeldeten Risiken der einzelnen Einheiten sowie die zugehörigen, eingeleiteten Gegenmaßnahmen werden dezentral überwacht. Das zentrale Konzernrisikomanagement berichtet regelmäßig über die identifizierten Risiken an Vorstand und Aufsichtsrat. Zusätzlich zur Regelberichterstattung gibt es für unerwartet auftretende Risiken eine konzerninterne Berichterstattungspflicht.

Auch im Risikomanagement gilt der Grundsatz der Vollständigkeit. Dies bedeutet, dass auf der Ebene der einzelnen Einheiten alle konkreten Risiken in den Risikomanagementprozess einfließen müssen. Ein solches Risiko liegt vor, wenn die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos eine konzernweit einheitlich definierte Schwelle überschreitet. Latente Risiken, die unterhalb dieser Eintrittsschwelle liegen, werden im internen Kontrollsysteem (IKS) überwacht. Compliance-Risiken werden durch das Unternehmen durchgängig erfasst. Regelmäßige Schulungen zielen darauf ab, die Anzahl der Compliance-Verstöße zu reduzieren.

Das **interne Kontrollsysteem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess** hat zum Ziel, die Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es ist in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk für interne Kontrollsysteme des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO Internal Control – Integrated Framework) konzipiert, wird kontinuierlich weiterentwickelt und ist integraler Bestandteil der Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in allen relevanten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen. Das System beinhaltet Grundsätze, Verfahren sowie präventive und aufdeckende Kontrollen. Unter anderem prüfen wir regelmäßig, ob

- konzernweitliche 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 Kontrollsysteins 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 Kontrollsysteins im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess. Der Vorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats werden regelmäßig über wesentliche Kontrollschwächen sowie die Wirksamkeit der eingerichteten Kontrollen informiert. Das interne Kontrollsysteem für den Rechnungslegungsprozess kann jedoch keine absolute Sicherheit dafür bieten, dass wesentliche Falschaussagen in der Rechnungslegung vermieden werden.

Die **organisatorische Einbettung und Überwachung des 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 Group Risk Management Committee eingerichtet. Es setzt sich aus Vertretern der Bereiche Finanzen & Controlling, Rechnungswesen, Recht und Group Compliance zusammen und wird vom Finanzvorstand 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 Risikomanagementprozesse. Dabei können Mindestanforderungen an die Ausgestaltung der Kontrollprozesse und des Risikomanagements vorgegeben sowie erforderliche und angemessene Korrekturmaßnahmen zur Beseitigung eventuell festgestellter Systemmängel oder -schwächen beauftragt werden.

Die Verantwortung für das operative Risikomanagement der bestandsgefährdenden Risiken sowie der Kontroll- und Risikomanagementprozesse im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess verbleibt jedoch direkt in den 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 Risikofrühwarnungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können; zudem berichtet er dem Aufsichtsrat über wesentliche festgestellte Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Chancenmanagementsystem

In 2013 wurde im Daimler-Konzern das mit dem Risikomanagement in Beziehung stehende Chancenmanagement ausgebaut, um Risiken und Chancen gemeinsam betrachten zu können.

Das Chancenmanagement des Daimler-Konzerns ist an das Risikomanagementsystem im Hinblick auf wesentliche und bestandsgefährdende Risiken 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 Ergreifen von Chancen kann zur Absicherung von Zielen dienen oder im besten Fall zum Übertreffen geplanter Ziele führen. Im Daimler-Konzern existiert für das Chancenmanagement ein kontinuierlicher Prozess, in den alle aus Sicht der zuliefernden Einheiten relevanten und umsetzbaren Chancen eingehen. Im Rahmen der Operativen Planung werden zusätzlich zu den Risiken potenzielle Chancen erhoben. Es werden hierbei diejenigen Chancen betrachtet, die möglich, aber bisher nicht in die Planung eingeflossen sind. Im Unterschied zu den Risiken erfolgt die Bewertung von Chancen nur bezogen auf das Ausmaß; auf die Betrachtung der Eintrittswahrscheinlichkeit wird verzichtet. Die Bewertung des Ausmaßes erfolgt nach den beschriebenen Grundsätzen und basiert auf der gleichen Einteilung wie im Risikomanagementsystem.

↗ C.50

Aufgabe der für das Chancenmanagement Verantwortlichen ist es, neben der Erfassung und Bewertung der Chancen auch Maßnahmen zu entwickeln und gegebenenfalls einzuleiten, die dazu dienen, eine Chance zu ergreifen, eine Chance zu erhöhen oder sie in Kooperation mit einem Partner ganz oder teilweise umzusetzen. Wenn die Nutzung von Chancen in Abhängigkeit zu anderen Themenfeldern steht, deren Entwicklung nicht direkt im Einflussbereich der meldenden Einheit liegt, sind diese zu dokumentieren und zu überwachen. Wenn die Maßnahmen zur Ergreifung einer Chance nicht als wirtschaftlich beurteilt werden, wird diese nicht weiterverfolgt. Die Entwicklung der Chancen und der Stand der Maßnahmenverfolgung werden turnusmäßig überwacht.

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 folgenden Risiken und Chancen alle automobiligen Geschäftsfelder: Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses.

Zusätzlich können Risiken und Chancen, die heute noch nicht bekannt sind oder als unwesentlich eingestuft werden, unsere Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage beeinflussen.

Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen des Daimler-Konzerns eingegangen. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle ↗ C.51 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.

Für die **Weltwirtschaft** erwartet Daimler in 2014 wie die Mehrzahl der Wirtschaftsforschungsinstitute eine merkliche Beschleunigung des Wachstums. Der letztjährige Konjunkturverlauf ist im Kapitel »Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf« dieses Lageberichts ausführlich beschrieben; die Wachstumsannahmen für 2014 werden entsprechend im »Prognosebericht« erörtert. ↗ vgl. S. 142 Da der gesamtwirtschaftliche Rahmen maßgeblichen Einfluss auf die automobilinen Absatzmärkte hat und deren Entwicklung zu den größten Risiken und Chancen für den Konzern zählt, verbinden sich mit der konjunkturellen Einschätzung entsprechende Risiken- und Chancenpotenziale.

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 entspannt und die Chancen für die Weltwirtschaft leicht erhöht.

Mit der unerwartet reibungslosen Erhöhung der fiskalischen Schuldenobergrenze in den **USA** wurde schon zum Jahresanfang 2014 ein zentrales Einzelrisiko erfolgreich abgewendet. Die jüngsten Eintrübungen bei einigen Frühindikatoren haben aber gezeigt, dass die Belebung der US-amerikanischen Wirtschaft noch anfällig für Störungen bleibt. Entscheidend wird sein, wie der geplante Ausstieg aus der expansiven Geldpolitik gelingt und ob Investoren und Konsumenten wie erhofft das Wachstumstempo beleben. Sollte diese Belebung ausbleiben, würde die Konjunktur merklich weniger stark anziehen. 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 dynamischeren als bislang unterstellten Investitionstätigkeit kommen, 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** 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. Der europäische Markt ist für Daimler quer über alle Geschäftsfelder hinweg weiterhin von großer Bedeutung; für die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses ist dies nach wie vor sogar der bedeutendste Absatzmarkt. Eine nur schwer einzuschätzende Chance ist in einer deutlich besseren wirtschaftlichen Entwicklung in der Eurozone zu sehen. Falls die bisher schon eingeleiteten Reformmaßnahmen schneller und stärker wirken als bislang unterstellt, könnte auch das Wirtschaftswachstum kräftiger ausfallen; dies käme der Investitionsentwicklung und der automobilen Nachfrage auf dem wichtigen europäischen Markt zugute.

Eine markante Wachstumseintrübung in **Japan**, ausgelöst durch ein Scheitern der expansiven Geld- und Fiskalpolitik sowie fehlende Strukturreformen, ist eher nur als ein regional begrenztes Risiko anzusehen. 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 ergibt.

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. Auslöser einer solchen Krise könnten Schwierigkeiten beim geplanten Umbau der Wirtschaft weg von zu viel Investitionen und Krediten hin zu mehr Konsum sein. Aber auch die Unwägbarkeiten rund um den chinesischen Finanzsektor, die Verschuldung einzelner Provinzen sowie eine erneute Überhitzung am Immobilienmarkt wären als Ursachen denkbar. 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.

Ein weiteres Risiko ist in einer neuerlichen Wachstumsabschwächung wichtiger **Schwellenländer** zu erkennen. Schon im Jahresverlauf 2013 enttäuschten insbesondere Volkswirtschaften wie Indien, Russland und Brasilien, aber auch Länder wie Indonesien oder die Türkei entwickelten sich unterhalb ihrer Möglichkeiten. In 2014 stehen zudem in wichtigen Schwellenländern (Indien, Südafrika, Türkei, Indonesien, Brasilien) politische Wahlen an, die gerade im Vorfeld die Unsicherheit über die weitere Entwicklung tendenziell erhöhen, die Wahlen zusätzlich unter Druck bringen können und nicht zuletzt auch die Investitionstätigkeit belasten. 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 merklichen 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.

Ein unzureichend vorbereiterter, beziehungsweise zu rascher **Ausstieg aus der sehr expansiven Geldpolitik** ist als weiteres Risiko festzumachen. Schon im Jahresverlauf 2013 hatten Ankündigungen der amerikanischen Notenbank, ihre Anleihenkaufe zu verringern, 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 dann den Wachstumsspielraum eindämmte. Käme es im Zuge der Verringerung der globalen Liquidität im Jahr 2014 zu noch deutlicheren Auswirkungen, könnte dies über die beschriebene Wirkungskette die gesamtwirtschaftlichen

C.51

Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Allgemeine Marktrisiken	mittel	hoch	Allgemeine Marktchancen	hoch
Risiken in Verbindung mit Leasing- und Absatzfinanzierung	niedrig	niedrig	Chancen in Verbindung mit Leasing- und Absatzfinanzierung	niedrig
Risiken aus dem Beschaffungsmarkt	mittel	mittel	Chancen aus dem Beschaffungsmarkt	niedrig
Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	niedrig	hoch	Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	niedrig

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.

Angesichts der zum Jahresende 2013 sehr niedrigen Inflationsrate in der Europäischen Währungsunion (EWU) ist vor allem in den Medien das Thema **Deflation** aufgekommen. Ein dauerhafter und auf breiter Basis angelegter Preisrückgang würde die konjunkturelle Erholung der EWU erheblich gefährden.

Allgemeine Marktrisiken und -chancen. Die konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft ist von Volatilitäten geprägt, was zu Risiken, aber auch Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung auf den Automobilmärkten führt.

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 anteilmäßig in Risikoszenarien erfasst. Die Gefahr sich schlechter entwickelnder Märkte besteht grundsätzlich für alle Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns. Deshalb werden Märkte und Wettbewerber kontinuierlich analysiert und überwacht; gegebenenfalls werden spezifische Marketing- und Vertriebsprogramme aufgesetzt. Infolge des Wettbewerbsdrucks auf den Automobilmärkten ist es unerlässlich, dass die Produktions- und Kostenstrukturen laufend und erfolgreich an sich verändernde Rahmenbedingungen angepasst werden. Für alle Geschäftsfelder sind klare Strategien formuliert. Jedes Geschäftsfeld verfolgt dabei konsequent das Ziel, profitabel zu wachsen und die Effizienz zu steigern.

Die vergangenen Krisenjahre haben nicht zuletzt auch dazu geführt, dass sich die **wirtschaftliche Lage einiger Händler und Fahrzeugimporteure** verschlechtert hat. Insofern können Unterstützungsmaßnahmen weiterhin nicht ausgeschlossen werden, wodurch die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns belastet würde. Auf die Risiko- und Chancensituation unserer Zulieferer wird im Abschnitt Beschaffungs-marktrisiken und -chancen eingegangen.

Zusätzlich zu diesen segmentübergreifenden Themen gibt es segmentspezifische Risikofelder. Hierzu gehört im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars der **zunehmende Wettbewerbsdruck**, aufgrund dessen die Gefahr besteht, dass über das bestehende Niveau hinaus weitere absatzfördernde Finanzierungsmöglichkeiten und Kaufanreize geboten werden müssen. Maßnahmen zur Unterstützung des Segmentabsatzes würden sich nachteilig auf die erwarteten Erträge auswirken. 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. Die Maßnahmen lassen sich auch auf die Absicherung der Geschäfte im Bereich After Sales ausweiten.

Das Geschäftsfeld Daimler Trucks unterliegt ebenfalls einem erhöhten Wettbewerbsdruck und damit dem zusätzlichen Risiko, dass Preise nicht wie erwartet gefordert oder Kosten-einsparungen gegebenenfalls nicht realisiert werden können. Gleches gilt für die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses. Die beschriebenen Maßnahmen gelten für alle Segmente. Das Segment Daimler Buses sieht darüber hinaus, aufgrund von politischen und wirtschaftlichen Unsicherheiten und möglichen Preissteigerungen der Materialien Unsicherheiten bei der Erreichung geplanter Gewinnziele.

Weitere Risiken und Chancen bei Mercedes-Benz Cars betreffen die **Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte**. In der Planung werden hierfür 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 sich verschlechternder beziehungsweise die Chance besserer Fahrzeugrestwerte von Gebrauchtwagen. Die Gegenmaßnahmen umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien zur Regulierung der Fahrzeugbestände.

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 für die Automobilindustrie besser entwickelt, als in den internen Prognosen, die der Zielplanung des Unternehmens zugrunde liegen, angenommen wird. Hierzu zählen positive Abweichungen von Planungsprämissen. Als potenziell chancenreicher Markt wird beispielsweise China gesehen. Die bestehenden **Marktchancen** für die Gesellschaften 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. Auch bei Mercedes-Benz Vans bestehen Chancen aufgrund von positiven Marktentwicklungen.

Durch eine verbesserte Marktentwicklung oder eine Veränderung der Rahmenbedingungen im Markt existiert im Segment Daimler Trucks die Möglichkeit höherer Absätze an Fahrzeugen. 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.

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 das Leasing oder die Finanzierung von Konzernprodukten. In Verbindung mit den genannten Risiken zur Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte besteht insbesondere für die automobiligen Geschäftsfelder das Risiko, dass die bei Ablauf von Leasingverträgen erzielbaren Gebrauchtwagenpreise unterhalb der Buchwerte des Leasingvermögens liegen (**Restwertrisiko**). Im Zusammenhang mit der Verwertung von Leasingrückläufern entstehen auch Chancen, wenn die bei Wiederverwertung der Fahrzeuge erzielbaren Gebrauchtwagenpreise oberhalb der Buchwerte des Leasingvermögens liegen, sodass aus dem Wiederverkauf zusätzliche Erträge erzielt werden können. Ein weiteres Risiko im Finanzdienstleistungsgeschäft liegt in einer Verschlechterung der Kreditqualität des Kreditnehmers, sodass Forderungen aufgrund der Zahlungsunfähigkeit von Kunden ganz oder teilweise uneinbringlich werden (**Adressenausfall- oder Kreditrisiko**). Daimler begegnet den Restwert- und 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 infolge höherer Refinanzierungskosten können sich das Neugeschäft und das Vertragsvolumen von Daimler Financial Services und auch der Absatz der Fahrzeugsegmente verringern. Risiken und Chancen ergeben sich zudem aus einer **fristeninkongruenten 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.

Beschaffungsmarktrisiken und -chancen. Die Konzernrisiken auf der Beschaffungsseite ergeben sich insbesondere aus den **Preisschwankungen bei Rohstoffen**. Der 2011 konjunkturrell bedingte Rückgang der Rohstoffpreise setzte sich bei hoher Volatilität über das Jahr 2012 hinweg bis in das Geschäftsjahr 2013 fort. Basierend auf der stabileren Entwicklung der Europäischen Währungsunion sowie positiven US-Wirtschafts- und Arbeitsmarktdaten kehrte sich dieser Trend langsam um und ging im zweiten Halbjahr 2013 in eine Seitwärtsbewegung der Rohmaterialpreise über. Chancen auf den Rohmaterialmärkten werden im Hinblick auf die weltwirtschaftliche Konjunktur nur in geringem Umfang erwartet.

Vor dem Hintergrund des intensiven Einflusses durch institutionelle Kapitalanleger, der sich in verstärkter Nachfrage nach Rohmaterialinvestments ausdrückt und dadurch eine hohe Preisvolatilität an den Rohstoffmärkten begründet, bleibt die Entwicklung der Preise auf den Rohstoffmärkten ungewiss. Generell sind der Weitergabe der Rohstoff- und Materialversteuerungen über höhere Preise für die hergestellten Fahrzeuge aufgrund des ausgeprägten Konkurrenzdrucks auf den internationalen Automobilmärkten enge Grenzen gesetzt. Ein drastischer Anstieg der Rohstoffpreise wäre zumindest temporär mit einer beträchtlichen konjunkturellen Wachstumseinbuße verbunden.

Daimler begegnet den Risiken auf der Beschaffungsseite weiterhin mit einem gezielten Material- und Lieferantenrisikomanagement. Im Rahmen des Materialmanagements versucht der Konzern unter anderem, durch technologische Fortschritte die Abhängigkeiten von einzelnen Materialien zu reduzieren. Gegen die Volatilität bei Rohstoffpreisen sichert sich der Konzern durch den Abschluss von Laufzeitverträgen ab, die kurzfristige Risiken für die Materialversorgung sowie Effekte aus den Preis Schwankungen besser kalkulierbar machen. Darüber hinaus nutzt der Konzern bei verschiedenen Metallen das Instrumentarium derivativer finanzieller Sicherungsgeschäfte.

Das Lieferantenrisikomanagement zielt darauf ab, mögliche finanzielle Engpässe bei Lieferanten frühzeitig zu erkennen und geeignete Abwehrmaßnahmen einzuleiten. Auch nach den 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 der internen Einstufung regelmäßige Berichtstermine für Lieferanten vereinbart, an denen wichtige Leistungskennziffern an Daimler berichtet und 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. Daimler erwartet, dass in Zukunft ein noch höherer Anteil des Forschungs- und Entwicklungsbudgets für die Erfüllung dieser Anforderungen aufzuwenden ist. Viele Länder haben bereits strengere Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen erlassen oder bringen entsprechende Gesetzesvorgaben aktuell auf den Weg.

So sieht beispielsweise die neue Treibhausgas- beziehungsweise Verbrauchsgesetzgebung in den USA 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 Geschäftsfeld **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.

Auch in der Europäischen Union bestehen Regelungen zum CO₂-Ausstoß von Neufahrzeugen. Für 2015 wird nach einer Übergangszeit für die gesamte europäische Neufahrzeugflotte ein CO₂-Flottendurchschnittswert von 130 g CO₂/km vorgeschrieben. Der relevante Grenzwert für Daimler hängt vom Portfolio der in der Europäischen Union verkauften Fahrzeuge ab und wird vom Gewicht der Fahrzeuge abgeleitet. Darüber hinaus wird aktuell im EU-Parlament und im EU-Ministerrat

ein Verordnungsvorschlag der EU-Kommission behandelt, der eine Verschärfung des Flottenziels auf 95 g CO₂/km für das Jahr 2020 vorsieht. Bei einer Überschreitung der sich daraus ergebenden Daimler-Flotten-Zielwerte wären Abgaben zu zahlen.

Für den chinesischen Markt definierten die Behörden für 2015 einen Flottendurchschnittsverbrauch von 6,9 l/100 km (circa 160 g CO₂/km) als durchschnittliches Industrieziel für Neuwagen. Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Gesetzgebungsverfahrens für 2015 besteht das Risiko, dass jedes Fahrzeug zwar im Durchschnitt seiner Flotte verrechnet wird, aber individuell mindestens die bisherigen Grenzwerte erreichen muss, was insbesondere für hochmotorisierte Fahrzeuge eine große Herausforderung darstellt. Sanktionen wurden noch nicht definiert. Für das Jahr 2020 wird ein neues, anspruchsvolles Ziel für die Industrie im Durchschnitt von 5,0 l/100 km (circa 117 g CO₂/km) angestrebt; die konkrete Ausgestaltung dieses Ziels ist aber noch in der Diskussion. 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** gefüllt sind, das bestimmte Kriterien hinsichtlich der 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 sieht Daimler jedoch vom Einsatz des neuen Kältemittels R1234yf in seinen Fahrzeugen ab und hat mit der Entwicklung von CO₂-Klimaanlagen begonnen. Derzeit geht der Konzern nicht davon aus, dass sich hieraus wesentliche Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 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 unsere 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. Der Konzern geht davon aus, dass die gesetzlichen Vorgaben in einigen Ländern schwer zu erfüllen sein werden.

Die weltweit gesetzlich vorgeschriebenen Sicherheitsvorschriften erfordern auch einen gewissen Aufwand; Daimler erwartet jedoch aufgrund seiner von jeher starken Fokussierung auf Fahrzeugsicherheit derzeit keine zusätzlichen Risiken.

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.

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 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.

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 für den Daimler-Konzern durch die **Zunahme bilateraler Freihandelsabkommen** ohne die Einbeziehung der Europäischen Union die Position des Unternehmens in wichtigen ausländischen Märkten beeinträchtigt werden. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn zwei asiatische Länder/Regionen ihre jeweiligen Importzölle abbauen. Importe von Fahrzeugen aus der EU wären somit kostenseitig in Höhe der Importzölle benachteiligt, da diese weiterhin beim Export von in Europa produzierten Gütern zu entrichten sind, während beim Handel zwischen den asiatischen Partnerländern keine Importzölle mehr anfallen.

Ferner besteht die Gefahr, dass einzelne Länder bei dem Versuch, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu schützen, verstärkt zu **interventionistischen und protektionistischen Maßnahmen** greifen. Gerade 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. So fordert Argentinien, dass Importe und Exporte ausgeglichen sein müssen. In Brasilien kann die existierende Industrieproduktsteuer unter der Voraussetzung lokaler Produktion und lokaler Beschaffung sowie Forschung und Entwicklung um bis zu 32 Prozentpunkte reduziert werden. In Russland wird es ab Anfang 2014 für lokal hergestellte Fahrzeuge möglicherweise keine finanzielle Kompensation für die bereits beim Verkauf anfallende Recyclinggebühr für Altfahrzeuge geben – unter anderem in Abhängigkeit

von Beschäftigung und Höhe der Produktion. Auch in Südafrika gibt es finanzielle Unterstützung in Abhängigkeit von Investitionen und Produktionsvolumen. In Indien wurde ein zweiter, höherer Zollsatz für die Montage von Fahrzeugen eingeführt für den Fall, dass die Komponenten Motor, Getriebe und Achsen in zusammengebautem Zustand eingeführt werden. Dies sind nur einige Beispiele. Daimler hat bereits 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 [C.52](#) 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 einzelnen 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 des Konzerns führen, da die drei genannten Faktoren für den Daimler-Konzern höchste Priorität besitzen. Entsprechende Risiken sind beispielsweise **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. Zur Erreichung des sehr hohen Qualitätsniveaus, eines der wesentlichen Ent-

scheidungsmerkmale der Kunden für die Produkte des Daimler-Konzerns, ist es notwendig, dass Investitionen in neue Produkte und Technologien getätigt werden, 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. Hiervon sind die Segmente betroffen, die aktuell ein Produkt einführen beziehungsweise eine Produkt-einführung geplant haben. Durch die derzeit hohe Anzahl an Produktnieuveinführungen erhöhen sich insgesamt Produktions- und Technologierisiken im Vergleich zum Vorjahr.

Zudem besteht im Segment Mercedes-Benz Cars mit einer sehr geringen Eintrittswahrscheinlichkeit das Risiko von Betriebsunterbrechungen bei Produktionsanlagen. Für die entsprechenden Anlagen werden bereits vorbeugend Ersatzteile vorgehalten.

Durch eine Steigerung der Produktionskapazitäten im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars könnten Produktionschancen genutzt werden. Hierfür werden Schichtmodelle und der weltweite Produktionsverbund genutzt, Investitionsvorhaben umgesetzt sowie unter anderem eine weitere Flexibilisierung der Produktionsanlagen geprüft.

Ein weiteres segmentübergreifendes Thema ist die Handhabung von **Garantie- und Kulanzansprüchen**. Diese Ansprüche könnten auftreten, wenn die Qualität der erzeugten Produkte nicht den Anforderungen der Kunden entspricht, eine Vorschrift nicht vollständig eingehalten oder die Unterstützung bei Problemen und Pflege der Produkte nicht in der benötigten Form erfüllt werden kann. Der Daimler-Konzern arbeitet stetig und intensiv daran, die Produktqualität 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.

Es besteht dabei auch prinzipiell die Gefahr, dass aufgrund von Ausfällen bei Produktionsanlagen oder eines Problems bei einer Fabrikanlage das Produktionsniveau nicht auf dem geplanten Stand gehalten werden kann. Zur Vermeidung von Engpasssituationen wird Wert darauf gelegt, dass die Produktionsanlagen regelmäßig gewartet werden und Kapazitätsengpässe durch vorausschauende Planung ausgeglichen werden können. Hierdurch liegt die Möglichkeit eines Risikoeintritts auf einem geringen Niveau. Zudem werden im Rahmen des Managements der gesamten Wertschöpfungskette Verfügbarkeit und Qualität von Produkten kontinuierlich überwacht.

C.52

Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

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

Informationstechnische Risiken. Bei der Abwicklung der Geschäftsprozesse spielt die Informationstechnologie eine entscheidende Rolle. Informationen zeitaktuell, vollständig und korrekt vorzuhalten und auszutauschen sowie voll funktionsfähige IT-Applikationen einsetzen zu können ist für ein globales Unternehmen wie Daimler von zentraler Bedeutung. Risiken, die im Schadensfall eine Unterbrechung 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. Die Aktivitäten sind in einen mehrstufigen IT-Risikomanagement-Prozess eingebettet. Zum Beispiel minimiert der Konzern potenzielle Störungen der betrieblichen Abläufe in den Rechenzentren durch Maßnahmen wie gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenhaltung, ausgelagerte Archivierung, Hochverfügbarkeitsrechner sowie entsprechende Notfallpläne. Um den wachsenden Anforderungen an Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit der Daten Rechnung zu tragen, betreibt Daimler zudem ein eigenes Risikomanagement für die Sicherheit von Informationen. Trotz aller ergriffenen Vorsichtsmaßnahmen können Störungen in der Informationstechnologie und dadurch negative Auswirkungen auf die Geschäftsprozesse nicht vollständig ausgeschlossen werden. Eine Zuordnung der IT-Risiken zu den Segmenten des Daimler-Konzerns wird nicht vorgenommen, da es bei den Risikoarten im Risikoportfolio der IT keine segment-spezifischen Unterschiede gibt.

Personalrisiken. Der Erfolg des Daimler-Konzerns ist wesentlich von seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und deren Know-how abhängig. Der Wettbewerb um hoch qualifizierte Mitarbeiter und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen Daimler tätig ist, 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 segment-übergreifende 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.

Wie oben beschrieben stellen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein großes Potenzial des Daimler-Konzerns dar. 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 können und die alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bewerten und weiterentwickeln können.

Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen. Die Zusammenarbeit mit Partnern in Gemeinschaftsunternehmen (Joint Ventures) beziehungsweise assoziierten Unternehmen gewinnt zum einen zur Realisierung zusätzlicher Wachstumschancen und zum anderen vor dem Hintergrund zunehmender staatlicher Regulierungen, insbesondere in den Schwellenländern, zunehmend an Bedeutung. Auch die erfolgreiche Umsetzung von Kooperationen mit anderen Unternehmen ist für Daimler von zentraler Bedeutung, wenn es darum geht, Kostenvorteile zu realisieren und damit dem Wettbewerbsdruck in der Automobilindustrie zu begegnen.

An den Risiken und Chancen der Beteiligungen (Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen) in Wachstumsmärkten partizipiert der Daimler-Konzern grundsätzlich entsprechend seiner jeweiligen Anteilsquote. Die zunehmende Relevanz der Zusammenarbeit mit Partnern in den Gemeinschaftsunternehmen, assoziierten Unternehmen und Kooperationen verstärkt somit in den entsprechenden Regionen das Risiko- und Chancenpotenzial, da Faktoren, die die Profitabilität dieser Unternehmen beeinflussen, sich auch anteilig auf das Konzernergebnis von Daimler auswirken.

Die möglichen Risiken umfassen unter anderem negative wirtschaftliche Entwicklungen bei den Beteiligungen und Kooperationen des Daimler-Konzerns. Sollten sich Beteiligungen und Kooperationen nicht wie gewünscht entwickeln oder bleibt der Aufbau von Unternehmen hinter den Erwartungen zurück, könnten zudem die Wachstumsziele beeinträchtigt werden. Risiken bestehen bei Beteiligungen der Segmente Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks. Die zugehörigen Fälle unterliegen einem kontinuierlichen Überwachungsprozess, um die Beteiligungen bei Bedarf zeitnah zu unterstützen und deren Profitabilität sicherzustellen.

Insbesondere der Aufbau von Produktion und Kooperationen auf dem chinesischen Markt ist risikobehaftet. Zur Behandlung und Verringerung dortiger Qualitätsrisiken dient die Etablierung effizienter Produktionsprozesse. Zudem müssen Abhängigkeiten zwischen Vertragspartnern und möglichen Veränderungen der Rahmenbedingungen in China, die die Gefahr erhöhter Abgaben beinhalten, in die lokalen Entscheidungsprozesse miteinbezogen werden.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen des Daimler-Konzerns eingegangen. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle **↗ C.53** 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 (z. B. Währungsexposures) sind Risiken und Chancen gleichermaßen gegeben, während bei den asymmetrischen (z. B. Kredit- und Liquiditätsexposures) überwiegend Risiken vorhanden sind. Daimler ist grundsätzlich Risiken und Chancen durch die Veränderungen von Marktpreisen, wie Wechselkursen, Zinssätzen, Commodity-Preisen und Aktienkursen, ausgesetzt. Marktpreisveränderungen können einen negativen oder positiven Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 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 Liquiditätsrisiken ausgesetzt. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt Daimler diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die von Fonds zur Abdeckung von Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen, einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragender Wertpapiere, sind nicht Bestandteil der folgenden Betrachtung.

Wechselkursrisiken und -chancen. Aus der globalen Ausrichtung der Geschäftsaktivitäten des Konzerns folgt, dass mit dem operativen Geschäft sowie den Finanztransaktionen Risiken und Chancen aus Wechselkursschwankungen verbunden sind. Diese resultieren insbesondere aus Schwankungen des US-Dollars und anderer wichtiger Währungen 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 größerer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Das Geschäftsfeld Daimler Trucks ist ebenfalls einem solchen Transaktionsrisiko ausgesetzt, aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes jedoch nur in einem geringeren Ausmaß. Daimler sichert das Währungsexposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurserwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäften, 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 Nettovermögens und deren Erträge und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern in der Regel nicht absichert.

C.53

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Wechselkursrisiken	niedrig	hoch	Wechselkurschancen	hoch
Zinsänderungsrisiken	niedrig	niedrig	Zinsänderungschancen	niedrig
Aktienkursrisiken	niedrig	niedrig	Aktienkurschancen	niedrig
Commodity-Preis-Risiken	niedrig	niedrig	Commodity-Preis-Chancen	niedrig
Liquiditätsrisiken	niedrig	hoch	Liquiditätschancen	-
Kreditrisiken	niedrig	niedrig	Kreditchancen	-
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 Zinsswaps und Forward Rate Agreements werden mit dem Ziel eingesetzt, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passiv-Strukturen (Asset-/Liability-Management) zu erreichen.

Aktienkursrisiken und -chancen. Daimler besitzt Anlagen in Aktien, die überwiegend als langfristige Investitionen klassifiziert werden (vor allem Nissan und Renault) oder at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden (im Wesentlichen Kamaz und Tesla). Dementsprechend bezieht der Konzern diese Anlagen nicht in eine Marktrisikoanalyse ein.

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

Liquiditätsrisiken. Im normalen Geschäftsverlauf setzen wir Anleihen, Commercial Paper und verbriegte Transaktionen sowie Bankdarlehen in verschiedenen Währungen ein, überwiegend mit dem Ziel, das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zu refinanzieren. Eine negative Entwicklung an den Kapitalmärkten könnte die Finanzierungskosten des Konzerns erhöhen. Eine Verteuerung der Refinanzierung würde sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts auswirken, soweit die höheren Refinanzierungskosten nicht an die Kunden weitergegeben werden können; eine Begrenzung des Finanzdienstleistungsgeschäfts hätte zudem negative Folgen für das Fahrzeuggeschäft.

Kreditrisiken. Der Konzern unterliegt Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Geschäft resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Kreditrisiken aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns. Sollte es zu Zahlungsausfällen kommen, würde das die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns belasten. In den vergangenen Jahren wurde die Limitmethodik kontinuierlich weiterentwickelt, um der zunehmenden Bonitätsverschlechterung des Bankensektors zu begegnen. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Der überwiegende Teil der liquiden Mittel wird in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten.

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 der [Anmerkung 31](#).

Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den Pensionsplänen. Daimler hat Pensionsverpflichtungen und in einem geringen Umfang Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen, die zu einem großen Teil durch Planvermögen gedeckt sind. Der Saldo aus Verpflichtungen abzüglich Planvermögen ergibt den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Selbst geringe Änderungen der für die Bewertung der Versorgungspläne und der Planvermögen verwendeten Annahmen, im Besonderen die Änderung der Diskontierungszinssätze, könnten den Finanzierungsstatus unserer Versorgungspläne negativ oder positiv beeinflussen oder 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, könnten den Marktwert vermindern beziehungsweise erhöhen. Die Vermögen der deutschen Pensionsfonds beinhalteten zum 31. Dezember 2013 keine wesentlichen Anlagen in Staatsanleihen, die gegenwärtig von der europäischen Staatsschuldenkrise betroffen sind; alle in Euro denominierten Staatsanleihen weisen zum Stichtag ein Rating von mindestens AA auf. Weitere Informationen zu den Pensionsplänen 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 liegen in möglichen Herabstufungen, die sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken könnten. Die Investitionsvorleistungen im Zusammenhang mit der Wachstumsstrategie des Konzerns sind auch mit Risiken für unser Rating verbunden, wenn sich die mit dem angestrebten Wachstum verbundenen Ergebnis- und Cash-Flow-Erwartungen nicht realisieren lassen.

Chancen bestehen in Heraufstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Ratings, weil dies zu geringeren Fremdkapitalkosten des Konzerns führen könnte. Sollte die Geschäftsentwicklung des Konzerns mithilfe der neuen Produkte in den automobilen Geschäftsfeldern die Erwartungen der Ratingagenturen deutlich übertreffen, könnten sich Chancen für das Rating ergeben.

Risiken aus Garantien und rechtliche Risiken

Weiterhin ist der Konzern rechtlichen Risiken und Risiken aus Garantien ausgesetzt. Er bildet hierfür Rückstellungen, wenn und soweit seine Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar 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 mit mehr als 12 t zulässigem Gesamtgewicht erfasst. Der Betrieb des elektronischen Mauterhebungssystems erfolgt durch die Betreibergesellschaft Toll Collect GmbH, an der Daimler 45 % der Anteile hält und die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen wird. Zusätzlich zur Konsortialmitgliedschaft und zur Kapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH resultieren Risiken aus Garantien, die der Konzern 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 der  [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 einigen dieser Verfahren werden angebliche Mängel bei verschiedenen Bauteilen mehrerer Fahrzeugmodelle oder Konstruktionsmängel in Bezug auf die Fahrzeugstabilität, falsche Pedalbedienung, Bremsen oder Aufprallsicherheit vorgebracht. Die teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachten Ansprüche reichen von der Reparatur beziehungsweise dem Austausch der Fahrzeuge oder Schadenersatz für ihren angeblichen Wertverlust bis zu Schadenersatz wegen Sachbeschädigung, Körperverletzung oder Todesfolge. Sofern einzelnen oder mehreren dieser Klagen stattgegeben würde, könnten sich hierdurch erhebliche Schaden- sowie 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 der  [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 Verbrauchertrauen könnte dadurch beeinträchtigt werden, und es könnte zu Produktionsunterbrechungen infolge von Zulieferproblemen und verstärkten Sicherheitsmaßnahmen an den Landesgrenzen kommen. Betrachtet werden in diesem Zusammenhang auch die Risiken weiterer Erdbeben im asiatischen Raum, die Gefahr von Witterschäden und politische Instabilitäten in Absatzregionen. Im Falle von Naturkatastrophen werden Notfallpläne entwickelt, um die Wiederaufnahme der Geschäftstätigkeit zu ermöglichen. Darüber hinaus werden weitere Schutzvorkehrungen etabliert und wenn möglich Versicherungen abgeschlossen. Sonstige kleinere Risikopositionen betreffen zudem Projekt- und Prozessrisiken oder fehlende Ressourcen. Zur Behebung dieser Risiken werden pro Einzelfall Maßnahmen definiert, deren Umsetzung nachzuhalten ist.

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 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. Allerdings hat sich das Geschäftsumfeld des Daimler-Konzerns im Vergleich zum Vorjahr tendenziell eher leicht entspannt. Der Konzern ist zuversichtlich, dass durch das etablierte Risikomanagementsystem im Unternehmen Risiken frühzeitig erkannt werden und damit der aktuell bestehenden Risikosituation erfolgreich begegnet werden kann.

Für ein ganzheitliches Bild der unternehmerischen Tätigkeit des Daimler-Konzerns ist es notwendig, neben der Risiko- auch die Chancenseite zu betrachten. Die genannten Chancen stellen für den Daimler-Konzern Potenziale und gleichzeitig Herausforderungen dar. Mit gezielter und flexibler Ausrichtung der Produktionsprogramme an veränderten Rahmenbedingungen sind die Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns bestrebt, ihre jeweiligen Zielsetzungen und Planungen abzusichern beziehungsweise 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.

Prognosebericht.

Die im Kapitel »Prognosebericht« getroffenen Aussagen basieren auf der im Dezember 2013 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 der jüngsten Geschäftsentwicklung passen wir unsere Erwartungen laufend an. Die im Folgenden getroffenen Aussagen basieren auf unserem Kenntnisstand im Februar 2014.

Die Grundlage unserer Einschätzungen für das Jahr 2014 sind stabile politische und gesamtwirtschaftliche 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. 129 ff.

Weltwirtschaft

Zum Jahresanfang 2014 sprechen die meisten Frühindikatoren – so vor allem die globalen Geschäftsklimaindizes – dafür, dass die Weltwirtschaft im Jahr 2014 moderat an Dynamik gewinnen sollte. Nach den zurückliegenden beiden Jahren mit deutlich unterdurchschnittlichen Zuwachsralten der weltweiten Wirtschaftsleistung gibt es nun gute Chancen für eine spürbare Verbesserung. Dabei dürften insbesondere die fortgeschrittenen Volkswirtschaften an Zugkraft gewinnen, während die Aussichten für einige Schwellenländer weiterhin eher gedämpft ausfallen.

Eine im Vergleich zum Vorjahr recht dynamische gesamtwirtschaftliche Entwicklung wird für die USA erwartet. Hier sollten die stetige Verbesserung auf dem Arbeitsmarkt, die positiven Vermögenseffekte von Aktienkursen und Immobilienpreisen, die niedrige Inflation sowie anziehende Investitionen eine merkliche Beschleunigung der Konjunktur auf ein Wachstum von 2,5 bis 3 % ermöglichen. Hierbei ist allerdings unterstellt, dass es seitens der Finanzpolitik zu keinen größeren Restriktionen kommt. Trotz der sich abzeichnenden konjunkturellen Verbesserung ist nicht zu erwarten, dass die amerikanische Notenbank schon im Jahr 2014 die Zinsen erhöht. Allerdings ist es wahrscheinlich, dass die expansive Geldpolitik in Form von monatlichen Anleiheaufkäufen sukzessive auslaufen wird. Ferner spricht einiges dafür, dass die konjunkturelle Dynamik in Japan im weiteren Jahresverlauf an Kraft verliert, was aufgrund der geplanten Steuererhöhungen insbesondere auf die Finanzpolitik zurückzuführen ist.

Die europäische Staatsschuldenkrise ist zwar bei Weitem noch nicht endgültig bereinigt, aber die damit verbundenen Belastungen sind so weit abgeklungen, dass sich die Konjunktur in der Europäischen Währungsunion im Jahr 2014 von der Rezession befreien sollte. Vor allem die anhaltend hohe Arbeitslosigkeit sowie das unerfreulich niedrige Niveau der Kreditvergabe werden aber voraussichtlich eine deutliche Beschleunigung weiterhin verhindern. Auch die Finanzpolitik wird in Summe eher restriktiv bleiben, wenngleich deutlich weniger stark als im vergangenen Jahr. Mit rund 1 % bleibt der gesamtwirtschaftliche Zuwachs deshalb vermutlich nur verhalten. Die deutsche Wirtschaft sollte dabei erneut über dem Durchschnitt liegen. Noch günstiger, mit voraussichtlich einer Zwei vor dem Komma, sind die ökonomischen Perspektiven für Großbritannien.

Die Wirtschaftsbelebung in den USA und Europa wird sich über einen spürbar zulegenden Welthandel auch in den Schwellenländern positiv bemerkbar machen. In einigen Ländern wie zum Beispiel Indien, Brasilien oder Russland beeinträchtigen allerdings strukturelle Probleme ein nachhaltigeres Anziehen der Konjunktur. Hinzu kommt, dass die Geldpolitik in einigen Ländern zur Begrenzung des Inflationsdrucks und zur Vermeidung von Kapitalabflüssen eher restriktiv ausfallen dürfte. Daher wird für die Schwellenländer mit rund 4,5 % insgesamt ein ähnliches Wachstumstempo wie im Vorjahr erwartet. Hierbei ist als zentrale Annahme unterstellt, dass in China die Reformmaßnahmen greifen und die Wirtschaft auf einen stabilen Wachstumspfad von mindestens 7 bis 7,5 % einschwenkt.

Insgesamt könnte sich damit für die Weltwirtschaft im Jahr 2014 ein Zuwachs von etwas mehr als 3% ergeben.

In Bezug auf die für unser Geschäft wichtigen Währungen erwarten wir für das Jahr 2014 weiterhin stark schwankende Wechselkursrelationen. Dabei rechnen wir im Vergleich zu den Durchschnittskursen des Jahres 2013 (USD/€: 1,33; GBP/€: 0,85) tendenziell mit einer leichten Abwertung des US-Dollar, während das britische Pfund gegenüber dem Euro weitgehend stabil bleiben dürfte. Für den japanischen Yen (Durchschnitt 2013: 130 Yen/€) und die für uns bedeutsamen Wechselkurse verschiedener Schwellenländer gehen wir von einer weiteren Abwertung aus.

Um die Risiken abzusichern, die sich für unser Geschäft aus den weiterhin sehr volatilen Wechselkursen ergeben, nehmen wir Sicherungsgeschäfte vor, soweit dies für die einzelnen Währungen wirtschaftlich sinnvoll ist. Für das Jahr 2014 haben wir bis Mitte Februar deutlich mehr als die Hälfte der Wechselkursrisiken abgesichert.

Automobilmärkte

Die günstigeren ökonomischen Perspektiven dürften im Jahr 2014 auch einen weiteren Anstieg der weltweiten **Pkw-Nachfrage** zur Folge haben: Aus heutiger Sicht ist mit einem Zuwachs in der Größenordnung von 4% bis 5% zu rechnen.

Den größten Beitrag zum globalen Wachstum sollte dabei erneut der chinesische Markt leisten. Dort dürfte nach dem kräftigen Anstieg im Vorjahr ein weiterer Zuwachs des Pkw-Marktes in der Größenordnung von 10% möglich sein. Auch der US-amerikanische Markt wird voraussichtlich weiter zulegen. Die Zuwachsraten dürfte zwar moderater ausfallen als im Vorjahr, das Marktvolumen wird aber voraussichtlich auf rund 16 Mio. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ansteigen – ein Niveau, das zuletzt im Jahr 2007 vor Ausbruch der weltweiten Finanzkrise erreicht wurde.

Nachdem der westeuropäische Pkw-Markt über mehrere Jahre hinweg insgesamt deutlich zurückgegangen ist, erwarten wir für das Jahr 2014 eine zögerliche Markterholung. Dank weiter abnehmender Risiken seitens der Staatsschuldenkrise und einer leichten konjunkturellen Belebung ist in wichtigen Einzelmärkten von einer Verbesserung der Nachfragesituation auszugehen. Auch in Deutschland sollte sich die Nachfrage etwas beleben.

Für Japan ist dagegen ein Rückgang der Pkw-Nachfrage zu erwarten. Das liegt weniger an den wirtschaftlichen Aussichten als vielmehr an der für April geplanten Mehrwertsteuererhöhung. Bereits im zweiten Halbjahr 2013 wurden deshalb in nennenswertem Umfang vorgezogene Käufe getätigt, sodass für dieses Jahr mit einer Marktkorrektur zu rechnen ist.

In den großen Schwellenländern (außer China) ist nach der schwachen Marktentwicklung des Vorjahres nochmals mit einer schwächeren Nachfragesituation zu rechnen. In Russland dürfte der Markt das Vorjahresniveau leicht übertreffen, und für Indien gehen wir von einer moderaten Erholung des Pkw-Marktes aus.

Nachdem im Jahr 2013 der weltweite Markt für **mittelschwere und schwere Lkw** trotz schwieriger Marktbedingungen leicht zulegte, wird für dieses Jahr ein weiterer moderater Anstieg erwartet. Je nach Region wird die Marktentwicklung aber weiterhin recht unterschiedlich ausfallen.

In der NAFTA rechnen wir dank der zunehmenden konjunkturellen Dynamik mit einem spürbaren Marktanstieg von bis zu 10%. Auch die abnehmende fiskalpolitische Unsicherheit sollte dazu beitragen, dass sich die Kaufzurückhaltung im Markt in den kommenden Monaten nach und nach auflösen sollte.

Die Entwicklung des europäischen Marktes war in den zurückliegenden Monaten maßgeblich von der Einführung der Euro-VI-Abgasnorm geprägt. Vorgezogene Käufe beeinflussten die Nachfrage zum Jahresende 2013 sehr positiv. Zuletzt war jedoch schon das Abklingen dieses Sondereffekts zu beobachten. Die Entwicklung im weiteren Verlauf des Jahres 2014 wird entscheidend davon abhängen, inwieweit die konjunkturelle Belebung in Europa den belastenden Effekt der vorgezogenen Käufe ausgleichen kann. Aus heutiger Sicht erwarten wir für das Gesamtjahr ein Marktvolumen leicht unter dem Niveau des Vorjahrs.

Anhaltende Konjunkturstimuli und eine expansive Geldpolitik sollten den japanischen Lkw-Markt im Jahr 2014 weiterhin positiv beeinflussen. Für leichte, mittlere und schwere Lkw wird in Summe ein leichter Zuwachs erwartet. Der brasiliatische Markt für mittlere und schwere Lkw dürfte das Vorjahresniveau nicht ganz erreichen. Maßgeblich dafür werden voraussichtlich erneut eine unterdurchschnittliche Entwicklung der Investitionstätigkeit und etwas ungünstigere Finanzierungskonditionen sein. Für Russland wird eine leichte Erholung der Lkw-Nachfrage erwartet. Der indische Markt sollte sich nach den deutlichen Verlusten der Vorjahre stabilisieren. Der weltgrößte Lkw-Markt China dürfte einen moderaten Zuwachs verzeichnen.

Für 2014 rechnen wir in Europa insgesamt mit einer stabilen Nachfrage bei mittelgroßen und großen **Transportern**. Dabei dürfte die Marktentwicklung der einzelnen Länder aber sehr unterschiedlich ausfallen. Auch bei den kleinen Transportern rechnen wir in Europa mit einem Marktvolumen in der Größenordnung des Vorjahres. Für die USA erwarten wir im Jahr 2014 einen deutlichen Nachfrageanstieg im Markt für große Transporter. In Lateinamerika sollte der Markt für große Transporter ebenfalls weiter zulegen, und auch für China rechnen wir mit einer weiteren Belebung der Nachfrage im Jahr 2014.

Bei den **Bussen** erwarten wir in Westeuropa für das Jahr 2014 ein Marktvolumen, das leicht über dem Niveau des Vorjahres liegt. In Lateinamerika gehen wir von einer stabilen Busnachfrage aus. Der Markt für Busse in Brasilien sollte im Hinblick auf die anstehende Fußball-Weltmeisterschaft 2014 auf einem guten Niveau bleiben.

Absatz

Mercedes-Benz Cars wird seinen Wachstumskurs im Rahmen der Offensive »Mercedes-Benz 2020« im Jahr 2014 konsequent fortsetzen. Ein verjüngtes Modellportfolio und wichtige Neuanläufe sollten dazu beitragen, dass wir den Absatz deutlich steigern können und damit erneut einen Rekordwert erreichen. Einen großen Beitrag zum Absatzwachstum wird voraussichtlich die neue S-Klasse leisten. Das Flaggschiff der Marke hat sich bereits im Berichtsjahr als Marktführer hervorragend etabliert. Ab dem dritten Quartal wird zudem das neue S-Klasse Coupé erhältlich sein und neue Maßstäbe im Luxussegment setzen. Die komplett neu entwickelte C-Klasse Limousine wird bereits ab März 2014 in Europa ausgeliefert, und im volumenstarken Kompaktwagensegment geht im März 2014 der Geländewagen GLA als vierter Modell der neuen Kompakten an den Start. Für das zweite Halbjahr 2014 erwartet Mercedes-Benz vor allem durch den Marktstart des neuen C-Klasse T-Modells sowie die neue Generation des CLS und des CLS Shooting Brake weitere Impulse. Daneben dürfte die Marke auch im Jahr 2014 wieder vom großen Markterfolg der Modelle im Geländewagensegment profitieren.

Im Rahmen der langfristigen Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz 2020« bauen wir unser Produktportfolio auch in den kommenden Jahren über alle Segmente hinweg konsequent aus. So erweitern wir das Angebot von Mercedes-Benz im Kompaktwagensegment auf insgesamt fünf Modelle. Parallel dazu setzen wir die Modelloffensive auch am oberen Ende des Portfolios weiter fort, beispielsweise mit zusätzlichen Modellen der neuen S-Klasse sowie einer weiteren Geländewagenvariante.

Aus regionaler Sicht erwarten wir für das Jahr 2014, dass vor allem die Märkte in Nordamerika und in Asien zu unserem Absatzwachstum beitragen werden. In Asien ist dabei der chinesische Markt für uns von besonderer Bedeutung. Dort haben wir die Schlagkraft unserer Vertriebsorganisation deutlich gesteigert. Darüber hinaus werden wir das Modellangebot im Jahr 2014 teilweise auch mit lokal gefertigten Fahrzeugen wie dem kompakten Geländewagen GLA erweitern und das Händlernetz auch außerhalb der großen Städte weiter ausbauen.

Die Marke smart wird im Jahr 2014 das Nachfolgemodell des smart Zweisitzers und den neuen smart Viersitzer präsentieren. Aufgrund des Modellwechsels und der damit verbundenen Produktionsumstellung gehen wir davon aus, dass der Absatz der Marke im Jahr 2014 deutlich unter dem Vorjahresabsatz liegen wird. In den Folgejahren dürften dann die neuen Modelle ein starkes Absatzwachstum ermöglichen.

Daimler Trucks rechnet für das Jahr 2014 insgesamt mit einer deutlichen Absatzsteigerung.

In Westeuropa könnten die Nachwirkungen der Vorzieheeffekte im zweiten Halbjahr 2013 aufgrund der Einführung der Euro-VI-Emissionsvorschriften zunächst zu Nachfragerückgängen im Jahr 2014 führen. Diese Schwäche sollte sich jedoch angesichts der erwarteten Aufwärtsentwicklung der allgemeinen Wirtschaftslage im Jahresverlauf wieder relativieren. Mit der kompletten Verfügbarkeit unserer neuen Modellpalette und der hohen Akzeptanz im Markt wollen wir unsere sehr gute Position weiter festigen.

Für Brasilien erwarten wir nach dem starken Markteinbruch im Jahr 2012 und einer Erholungsphase in 2013 nun eine leicht rückläufige Nachfragesituation. Unsere umfassenden Optimierungsmaßnahmen in der Produktion, bei den Produkten und im Vertrieb sollten unsere Marktposition weiter stärken. Zu diesen Maßnahmen zählt auch die Investition von rund einer Milliarde brasilianischer Real (rund 300 Mio. €) in den nächsten zwei Jahren. Die Finanzmittel fließen vor allem in die Entwicklung neuer Produkte und innovativer Technologien sowie in die Prozessoptimierung und Modernisierung der beiden Werke in São Bernardo do Campo und Juiz de Fora.

Der Absatz in der NAFTA-Region sollte sich positiv entwickeln und deutlich über dem Niveau des Jahres 2013 liegen. Nach dem Marktanteilsgewinn im abgelaufenen Jahr werden unsere Produkte die Kundenanforderungen auch im Jahr 2014 optimal bedienen und uns dadurch weiterhin eine starke Marktposition sichern.

In Asien sollte die Verfügbarkeit zusätzlicher BharatBenz Modelle im indischen Markt einen wichtigen Beitrag zum Absatzwachstum leisten. Zusätzlich generieren wir Synergiepotenziale und weitere Wachstumsmöglichkeiten im Rahmen unseres neuen »Asia Business Model«. In Japan werden wir an dem zu erwartenden leichten Marktwachstum partizipieren.

Mercedes-Benz Vans erwartet für das Jahr 2014 einen deutlichen Absatzanstieg. Mit dem Citan sind wir nun Komplettanbieter und können dadurch zusätzliche Wachstumspotenziale erschließen. Bei den mittelgroßen und großen Transportern rechnen wir in Europa mit einem deutlichen Absatzzuwachs; dabei werden sowohl der neue Sprinter als auch der neue Vito und die V-Klasse für zusätzliche Nachfrageimpulse sorgen. Beim Citan gehen wir ebenfalls von einer weiteren deutlichen Absatzsteigerung aus. Im Rahmen der Geschäftsstrategie »Vans goes global« wollen wir außerdem in Nord- und Südamerika sowie in China weiter wachsen.

Daimler Buses verfolgt für das Jahr 2014 das Ziel, den Absatz deutlich zu steigern und die Marktführerschaft in seinen Kernmärkten bei den Bussen über 8t mit innovativen und hochwertigen neuen Produkten zu behaupten. Nicht zuletzt auch aufgrund der Fußball-Weltmeisterschaft 2014 sowie neuer Produkte für das volumenstarke Schulbussegment erwarten wir für Brasilien einen Absatzanstieg. In Europa gehen wir von einer stabilen Absatzentwicklung aus. Um weitere Wachstumspotenziale zu realisieren und die Wettbewerbsfähigkeit zu stärken, wurde 2012 die Wachstums- und Effizienzoffensive »GLOBE 2013« gestartet; hieraus werden auch im Jahr 2014 weitere Erfolge erwartet.

Daimler Financial Services strebt im Rahmen der Strategie »DFS 2020« in den kommenden Jahren weiteres profitables Wachstum an. Für das Jahr 2014 erwarten wir einen deutlichen Anstieg von Neugeschäft und Vertragsvolumen. Wichtige Wachstumstreiber sind die Produktöffnungen der automobilen Geschäftsfelder, die zielgruppengerechte Ansprache jüngerer Kunden, die Ausweitung des Geschäfts insbesondere in Asien, die Weiterentwicklung unserer Online-Vertriebskanäle sowie der Ausbau innovativer Mobilitätsangebote. Über car2go hinausgehend werden wir unser Angebot an Mobilitätsdienstleistungen systematisch erweitern. Beispiele hierfür sind die Mobilitätsplattform »moovel« sowie die Online-Börse »Park2gether« zur Vermittlung von Parkplätzen.

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

Umsatz und Ergebnis

Wir gehen davon aus, dass der **Umsatz** des Daimler-Konzerns im Jahr 2014 deutlich zunehmen wird. Zwar sind die Unsicherheiten bezüglich der künftigen Entwicklung unserer wichtigsten Märkte immer noch groß, wir können aber insgesamt von einer Belebung der Nachfrage ausgehen. Außerdem sollten wir von den zahlreichen neuen Modellen profitieren, die wir in den Jahren 2012 und 2013 in allen Automobilgeschäftsfeldern eingeführt haben. Für zusätzliche Impulse werden die Modellneuheiten des Jahres 2014 sorgen, zum Beispiel die neue C-Klasse oder der neue kompakte Geländewagen GLA bei Mercedes-Benz Cars. Des Weiteren erschließen wir die Wachstumsmärkte in Asien, Osteuropa und Lateinamerika verstärkt für unsere Produkte – teilweise auch durch lokale Produktion. Das von uns erwartete Umsatzwachstum wird voraussichtlich von allen Geschäftsfeldern getragen. Dabei dürften Daimler Trucks und Mercedes-Benz Cars absolut gesehen die größten Beiträge leisten. In regionaler Hinsicht rechnen wir in den Schwellenländern und in Nordamerika mit überdurchschnittlichen Wachstumsraten.

Für die **Ertragssituation des Daimler-Konzerns** im Jahr 2014 sind insbesondere die folgenden Faktoren von Bedeutung:

- Aufgrund unserer konzernweiten Produktöffnungen treten wir im Jahr 2014 in allen Automobilgeschäftsfeldern mit einer Vielzahl neuer und attraktiver Produkte und mit neuen Technologien an. Auch in schwierigen Märkten können wir dadurch überzeugen.
- Um den Fokus unserer Aktivitäten noch stärker auf die Kunden und die Märkte auszurichten, haben wir im September 2013 beschlossen, die Geschäftsfelder organisatorisch zu stärken. Unter dem Stichwort »Customer Dedication« verankern wir die Verantwortung für die wesentlichen Vertriebsfunktionen und die wichtigen Absatzmärkte direkt im jeweiligen Geschäftsfeld. Dadurch werden wir schneller und flexibler und schaffen die Voraussetzungen dafür, das Wachstumspotenzial in unserem Kerngeschäft und in neuen Märkten noch besser auszuschöpfen.

- Mit den Programmen »Fit for Leadership« bei Mercedes-Benz Cars, »Daimler Trucks #1« bei Daimler Trucks, »Performance Vans 2013« bei Mercedes-Benz Vans und »GLOBE 2013« bei Daimler Buses wollen wir bis zum Ende des Jahres 2014 durch Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Kostenstrukturen sowie durch zusätzliche Geschäftsaktivitäten zusammengenommen Ergebnisbeiträge von rund 4 Mrd. € realisieren. Bei der Umsetzung liegen wir im Plan; in vollem Umfang werden sich diese Programme im Ergebnis des Jahres 2015 und der Folgejahre auswirken.
- Die Vorleistungen für unsere Modelloffensive, für innovative Technologien sowie für die weltweiten Produktionsanlagen schlagen sich aber zunächst noch mit erhöhten Kosten und Abschreibungen in unserem Ergebnis nieder.
- Im Rahmen unserer Wachstumsstrategie erhöhen wir die Produktionskapazitäten und erweitern unser weltweites Produktionsnetzwerk. Damit einhergehend steigern wir die Flexibilität unserer Fertigungs- und Kostenstrukturen.
- Auch unsere Vertriebsstrukturen bauen wir weiter aus – in Nordamerika, Osteuropa und insbesondere auch in den BRIC-Staaten.
- Das derzeit sehr niedrige Niveau bei den Zinsen und Risikoausfällen erleichtert zwar einerseits unsere Refinanzierung, sorgt aber andererseits für mehr Wettbewerb und dadurch niedrigere Margen im Finanzdienstleistungsgeschäft.
- Trotz der vorgenommen Sicherungsgeschäfte müssen wir davon ausgehen, dass eine nachhaltig hohe Bewertung des Euro im Vergleich zum US-Dollar, dem japanischen Yen und weiteren für uns wichtigen Währungen, darunter auch die Währungen verschiedener Schwellenländer, die Ergebnisentwicklung im Vergleich zum Vorjahr beeinträchtigen.

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 2014 deutlich zu steigern.

Für die einzelnen Geschäftsfelder streben wir im Jahr 2014 die folgenden EBIT-Ziele an:

- Mercedes-Benz Cars: deutlich über Vorjahresniveau,
- Daimler Trucks: deutlich über Vorjahresniveau,
- Mercedes-Benz Vans: auf Vorjahresniveau,
- Daimler Buses: leicht über Vorjahresniveau und
- Daimler Financial Services: auf Vorjahresniveau.

Free Cash Flow und Liquidität

Die erwartete Ertragsentwicklung in den Automobilgeschäftsfeldern wird sich im Jahr 2014 auch positiv im **Free Cash Flow** des Industriegeschäfts niederschlagen. Beim Vergleich mit dem Wert des Jahres 2013 ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Free Cash Flow im Berichtsjahr neben der erfolgreichen EADS-Transaktion auch von stichtagsbezogenen Effekten positiv beeinflusst war, die sich im laufenden Jahr wieder ausgleichen werden. In Kombination mit weiterhin hohen Investitionen und Forschungs- und Entwicklungsleistungen dürfte dies dazu führen, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts im Jahr 2014 deutlich unter dem Vorjahreswert liegen wird.

Für das Jahr 2014 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 2014 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 Finanzdienstleistungs geschäft 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 wie auch aufgrund unserer soliden Kreditwürdigkeit rechnen wir auch für 2014 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 9. April 2014 vorschlagen, die Dividende auf 2,25 (i. V. 2,20) € 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 wollen wir unsere Aktionäre in angemessener Form am Unternehmenserfolg beteiligen. 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 2014 nochmals deutlich erhöhen. Zu diesem Anstieg werden die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und in geringerem Umfang auch Daimler Trucks beitragen. Über die Sachinvestitionen hinausgehend bauen wir unsere Position in den Schwellenländern durch zielgerichtete Finanzinvestitionen in Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen aus.

Im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars liegt der Schwerpunkt der Sachinvestitionen auf der Erneuerung und der Erweiterung unseres Produktangebots. Zu den wichtigsten Projekten zählen hier die Vorbereitungen für die neue C-Klasse Familie, die neuen smart Modelle und weitere Investitionen für unsere Kompaktwagen. Umfangreiche Mittel sind zudem für die Modernisierung und Erweiterung der Motoren- und Getriebe produktion in Untertürkheim sowie für den Ausbau unserer Produktionskapazitäten in den USA vorgesehen. Nach dem Abschluss der Euro-VI-Produkt offensive wird Daimler Trucks im Jahr 2014 vor allem in Folgegenerationen für bestehende Produkte sowie in den Aufbau und die Modernisierung der Werke und in neue globale Komponentenprojekte investieren. Bei Mercedes-Benz Vans stehen die Weiterentwicklung der bestehenden Modellpalette sowie der Ausbau der Vertriebs- und Serviceorganisation, insbesondere in den USA, Russland, Lateinamerika und in China, im Vordergrund. Wichtige Projekte bei Daimler Buses sind Vorleistungen für neue Modelle und Produktverbesserungen.

Forschung und Entwicklung

Mit unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten verfolgen wir das Ziel, die Wettbewerbsposition von Daimler vor dem Hintergrund der anstehenden technologischen Herausforderungen zu stärken. Insbesondere durch innovative Lösungen für eine emissionsarme und sichere Mobilität wollen wir uns Vorteile im Wettbewerb verschaffen. Darüber hinaus wollen wir mit neuen und attraktiven Produkten, die auf die Anforderungen der Kunden zugeschnitten sind, die Wachstumschancen der weltweiten Automobilmärkte ausschöpfen. Hierzu werden wir im Jahr 2014 einen sehr hohen Betrag für Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten einsetzen, der in etwa das Vorjahresniveau erreichen dürfte. Wesentliche Projekte bei Mercedes-Benz Cars sind die Nachfolgemodelle der C-Klasse und die neuen smart Modelle. Außerdem investieren wir in erheblichem Umfang in neue emissionsarme und sparsame Motoren, alternative Antriebssysteme sowie in innovative Sicherheitstechnologien. Wie bei Mercedes-Benz Cars werden die Forschungs- und Entwicklungskosten auch bei Daimler Trucks voraussichtlich in der Größenordnung des Jahres 2013 liegen. Die Schwerpunkte sind hier weiterhin die Folgegenerationen für bestehende Produkte sowie die Entwicklung und Anpassung neuer Motorengenerationen, mit denen wir den Verbrauch weiter reduzieren und die sich laufend verschärfenden Abgasvorschriften erfüllen. Die Weiterentwicklung der Motoren zur Erfüllung künftiger Abgasnormen und zur Steigerung der Kraftstoffeffizienz ist auch bei Mercedes-Benz Vans und bei Daimler Buses ein wichtiger Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkt. Insbesondere bei Daimler Buses spielen zudem alternative Antriebssysteme eine wichtige Rolle.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Vor dem Hintergrund der erwarteten Geschäftsentwicklung werden die Produktionsumfänge im Jahr 2014 weiter ansteigen. Gleichzeitig werden wir die Effizienz und damit auch die Produktivität im Rahmen der Programme, die wir in allen Geschäftsfeldern durchführen, deutlich steigern. Vor diesem Hintergrund gehen wir davon aus, dass wir unsere anspruchsvollen Wachstumsziele mit einem weitgehend stabilen Personalbestand erreichen können. Im Rahmen der Erweiterung unserer Produktionskapazitäten werden neue Arbeitsplätze tendenziell eher in Nordamerika und in Asien entstehen. Auch bei unseren Gemeinschaftsunternehmen in China und Russland, die in der Mitarbeiterzahl von Daimler nicht berücksichtigt werden, dürften voraussichtlich zusätzliche Arbeitsplätze entstehen.

Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Auf der Basis dessen, was wir im Jahr 2013 eingeleitet haben, können wir mit Zuversicht auf das Jahr 2014 und die Folgejahre blicken. Im Rahmen unserer Wachstums- und Effizienzstrategie haben wir im Berichtsjahr beachtliche Fortschritte gemacht. In allen unseren automobilen Geschäftsfeldern stellen wir uns mit neuen und äußerst attraktiven Produkten erfolgreich dem Wettbewerb. So werden wir bei Mercedes-Benz Cars mit unseren neuen und sehr attraktiven Modellen der Kompaktklasse neue Kunden hinzugewinnen und unsere Marktposition weltweit ausbauen. Für zusätzliche Absatzimpulse wird im Jahr 2014 die neue C-Klasse sorgen, und mit der neuen S-Klasse definieren wir einmal mehr den Maßstab im automobilen Luxussegment. Mit dem bestehenden Produktpotential, dem komplett neu konzipierten Mercedes-Benz Lkw-Programm (Actros, Arocs, Antos, Atego, Unimog und Econic), dem neuen Freightliner Cascadia Evolution sowie den FUSO-Modellen aus dem indischen Chennai ist Daimler Trucks hervorragend positioniert, und auch bei den Bussen und den Vans sind unsere Produkte weltweit führend im Wettbewerb. Darüber hinaus haben wir mit umfangreichen Investitionen in unsere Vertriebsorganisation und in Produktionsstätten die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass wir die Wachstumschancen in Asien, Lateinamerika und Osteuropa in allen unseren Geschäftsfeldern gezielt ausschöpfen können. Mit einem weiterhin sehr hohen Budget für Forschungs- und Entwicklungsleistungen sorgen wir dafür, dass wir auch in den kommenden Jahren mit maßgeschneiderten Produkten, neuen Technologien und richtungweisenden Lösungen für eine nachhaltige Mobilität am Markt überzeugen.

Damit sich das von uns angestrebte Wachstum und die damit verbundene Investitionstätigkeit auf einer soliden finanziellen Basis vollziehen, setzen wir in allen Geschäftsfeldern umfassende Programme zur Effizienzsteigerung um, deren Effekte sich bereits im Jahr 2013 gezeigt haben und die sich vor allem in den Folgejahren positiv im Ergebnis auswirken werden. Darüber hinaus werden wir unsere Organisation mit der Initiative »Customer Dedication« noch stärker auf die Kunden und die Märkte ausrichten. So werden wir schneller und flexibler in der Steuerung des Geschäfts und der Adressierung von Kundenwünschen und schaffen die Voraussetzungen, um in unserem Kerngeschäft und in neuen Märkten profitabel wachsen zu können.

Vorausschauende Aussagen

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/können«, »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 Zuspitzung der haushaltspolitischen Lage in den USA, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Terrorakte, politische Unruhen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen der Wechselkurse, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die 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 seit 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.

Geschäftsfelder.

Mercedes-Benz
Cars

Daimler
Buses

Daimler
Trucks

Daimler
Financial Services

Mercedes-Benz
Vans



Die Geschäftsfelder von Daimler haben sich in einem weiterhin schwierigen Marktumfeld insgesamt gut behauptet. Unser Produktangebot haben wir konsequent erneuert und gleichzeitig die Effizienz weiter gesteigert. Unsere Marktposition konnten wir in vielen Bereichen ausbauen.

D | Geschäftsfelder.

150 – 155 Mercedes-Benz Cars

- Absatz und Umsatz auf Rekordniveau
- »Fit for Leadership« vorangetrieben
- Produktoffensive erfolgreich fortgesetzt
- Neue S-Klasse setzt Maßstäbe bei Sicherheit, Komfort und Luxus
- Performance-Marke AMG auf Wachstumskurs
- Zahlreiche Auszeichnungen für Mercedes-Benz
- Marktpräsenz in China gestärkt
- »Best Customer Experience« vorgestellt
- Umfangreiche Investitionen in den weltweiten Produktionsverbund
- CO₂-Ausstoß auf durchschnittlich 134 g/km gesenkt
- EBIT von 4,0 (i. V. 4,4) Mrd. €

156 – 160 Daimler Trucks

- Absatz auf höchsten Wert seit 2006 gestiegen
- »Daimler Trucks #1« sichert Profitabilität
- Produktoffensive kompletiert: neuer Arocs für das Baugewerbe, neuer Atego für den leichten und mittelschweren Verteilverkehr sowie Sonderfahrzeuge SLT, Econic und Unimog
- Euro-VI-Einführung bereits vor Inkrafttreten der Norm erfolgreich abgeschlossen
- Weitere Fortschritte bei der Kraftstoffeinsparung
- Joint Ventures in Russland und Asien entwickeln sich erfolgreich
- EBIT von 1,6 (i. V. 1,7) Mrd. €

161 – 163 Mercedes-Benz Vans

- Absatz über Vorjahresniveau
- Maßnahmen zur Ergebnisverbesserung erfolgreich umgesetzt
- Neuer Sprinter in den Markt eingeführt
- Aktivitäten in China durch neues Forschungs- und Entwicklungscenter gestärkt
- Produktionsstart des Sprinter Classic in Russland
- EBIT von 631 (i. V. 543) Mio. €

164 – 166 Daimler Buses

- Absatzsteigerung in allen Kernmärkten
- Wachstums- und Effizienzoffensive »GLOBE 2013« zeigt Wirkung
- Produktpotfolio auf Euro-VI-Abgastechnologie umgestellt
- Zahlreiche internationale Großaufträge erhalten
- EBIT mit 124 (i. V. -221) Mio. € deutlich über Vorjahr

167 – 169 Daimler Financial Services

- Erstmals drei Millionen Fahrzeuge finanziert
- Versicherungsgeschäft weiter auf dem Vormarsch
- car2go mit fast 600.000 Kunden
- Ausbau digitaler Vertriebskanäle
- Auszeichnungen zur Kunden- und Händlerzufriedenheit und Attraktivität als Arbeitgeber
- EBIT mit 1,3 Mrd. € in der Größenordnung des Vorjahrs

Mercedes-Benz Cars.

Das Jahr 2013 war für Mercedes-Benz Cars erneut ein Rekordjahr. Absatz, Umsatz und Produktion erreichten neue Höchstwerte. Wie zu Jahresbeginn angekündigt zeigte das EBIT im Jahresverlauf eine deutliche Aufwärtsentwicklung. Wichtigste Modellneuheit war die S-Klasse: Sie ist Vorreiter der automobilen Entwicklung und unterstreicht unsere Führungsposition in der Luxusklasse. Weitere Modellneuheiten waren die neue E-Klasse und das kompakte Coupé CLA. Zusätzlich haben wir den kompakten Geländewagen GLA der Öffentlichkeit vorgestellt. Mit zielgerichteten Investitionen in unser globales Produktionsnetzwerk und einer nachhaltigen Verbesserung der Effizienz ist es uns gelungen, die Weichen für weiteres und profitables Wachstum zu stellen.

D.01

Mercedes-Benz Cars

	2013	2012	13/12
€-Werte in Millionen	Veränd. in %		
EBIT	4.006	4.391	-9
Umsatz	64.307	61.660	+4
Umsatzrendite (in %)	6,2	7,1	-
Sachinvestitionen	3.710	3.495	+6
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	3.751	3.863	-3
davon aktiviert	1.063	1.125	-6
Produktion	1.588.658	1.455.650	+9
Absatz	1.565.563	1.451.569	+8
Beschäftigte (31.12.)	96.895	98.020	-1

D.02

Absatz Mercedes-Benz Cars

	2013	2012	13/12
in 1.000 Einheiten	Veränd. in %		
Mercedes-Benz	1.467	1.346	+9
davon: A-/B-/CLA-Klasse	384	231	+66
C-/SLK-Klasse	357	425	-16
E-/CLS-Klasse	332	314	+6
S-/CL-/SL-Klasse/ SLS/Maybach	71	81	-12
M-/R-/GLK-/GL-/ G-Klasse	323	295	+9
smart	98	106	-7
Mercedes-Benz Cars	1.566	1.452	+8
davon: Westeuropa	640	631	+1
davon: Deutschland	280	290	-3
NAFTA	363	342	+6
davon: USA	319	300	+6
China	239	208	+15
Japan	54	45	+20

Absatz und Umsatz auf Rekordniveau.

Mercedes-Benz Cars mit den Marken Mercedes-Benz und smart hat im Berichtsjahr 1.565.600 (i. V. 1.451.600) Fahrzeuge abgesetzt und seinen Wachstumskurs nochmals beschleunigt. [D.01](#) Auch der Umsatz konnte um 4% auf einen neuen Höchststand von 64,3 Mrd. € gesteigert werden. Das EBIT lag mit 4,0 Mrd. € zwar unter dem Vorjahresniveau, nach einer schwächeren ersten Jahreshälfte konnten wir das Ergebnisniveau im dritten und im vierten Quartal aber deutlich verbessern. Zu der im Jahresverlauf insgesamt sehr positiven Geschäftsentwicklung haben vor allem unsere neuen und attraktiven Produkte beigetragen. Zudem wirkten sich die Effizienzmaßnahmen aus unserem Programm »Fit for Leadership« zunehmend 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 sowie 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 planen wir mit Fit for Leadership die Implementierung von Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Kostenstrukturen um rund 2 Mrd. €. Für das Geschäftsjahr 2013 hatten wir uns eine Umsetzung von 30% der insgesamt angestrebten Kostensenkungen vorgenommen. Dieses Ziel wurde deutlich übertroffen. Zahlreiche Maßnahmen zur Effizienzsteigerung in der Produktentstehung bis hin zur Optimierung unserer Einkaufs- und Vertriebsprozesse sind bereits umgesetzt, sodass wir zum Jahresende Effizienzsteigerungen von rund 800 Mio. € realisieren konnten. Erhebliche Erfolge wurden beispielsweise bei der Optimierung der Produktion sowie bei der Reduzierung von Material- und Fixkosten erzielt. Technische und konstruktive Optimierungspotenziale haben wir systematisch ermittelt und durch neue Prozesse bei der Auftragsvergabe konnten wir beachtliche Effekte bei den Materialkosten erzielen. In den kommenden Jahren wollen wir unsere Prozesse in allen Bereichen konsequent verbessern und noch transparenter gestalten. So werden wir zum Beispiel standardmäßig Kosten- und Profitabilitätsinitiativen in allen Phasen der Produktentstehung durchführen.



Mit der komplett neu entwickelten C-Klasse schlägt Mercedes-Benz ein weiteres Erfolgskapitel auf.

Mercedes-Benz mit Rekordabsatz. Im Jahr 2013 haben wir den Absatz der Marke Mercedes-Benz um 9 % auf 1.467.400 Pkw gesteigert und damit erneut ein Rekordniveau erzielt. [↗ D.02](#) Aufgrund unserer attraktiven neuen Modelle hat sich die Wachstumsdynamik im Jahresverlauf deutlich erhöht. Sowohl in Deutschland als auch in den USA und Japan war Mercedes-Benz die erfolgreichste Premiummarke. Darüber hinaus haben wir unsere Position in vielen Märkten weiter gestärkt.

In einem volatilen europäischen Marktumfeld behauptete sich Mercedes-Benz insgesamt sehr gut. Dabei haben wir in nahezu allen wichtigen Märkten Marktanteile hinzugewonnen. Besonders deutlich waren die Zuwächse in Großbritannien (+14 %), Russland (+19 %) und in der Türkei (+61 %). In Westeuropa haben wir das Vorjahresniveau um insgesamt 3 % übertroffen und im schwachen deutschen Markt den Marktanteil auf 10,3 (i. V. 10,1 %) erhöht. Besonders erfreulich war die Absatzentwicklung in den USA: Dort haben wir mit 308.900 Fahrzeugen mehr verkauft als jemals zuvor. Deutliche Zuwächse konnten wir auch in Japan (+22 %) sowie in Indien (+27 %) und in Brasilien (+34 %) erzielen, und in China (+15 %) haben die Verkäufe vor allem in der zweiten Jahreshälfte deutlich angezogen.

Unter den Baureihen der Marke Mercedes-Benz haben sich die neuen Kompakten besonders dynamisch entwickelt. Im Berichtsjahr wählten insgesamt 383.700 Kunden ein Modell der A-, B- oder CLA-Klasse. Insgesamt war das ein Absatzplus von 66 %. Sehr begehrt waren auch die im Juni eingeführten neuen Modelle der E-Klasse, sodass der Absatz im Jahr des Modellwechsels um 6 % auf 332.300 Limousinen, T-Modelle, Coupés und Cabrios gesteigert werden konnte. Bei den Geländewagen der M-/R-/GLK-/GL-/G-Klasse stieg der Absatz auf das neue Rekordniveau von 323.300 Fahrzeugen (+9 %). Dabei war die M-Klasse mit 121.400 Fahrzeugen (+1 %) erneut das meistverkaufte Fahrzeug in ihrem Marktsegment. Mit 356.700 Fahrzeugen (-16 %) konnten sich die C-Klasse Modelle im Jahr vor dem Modellwechsel gut behaupten. Die neue S-Klasse, die wir im Juli 2013 an die ersten Kunden ausgeliefert haben, wurde von den Kunden und der Fachpresse äußerst positiv aufgenommen. Seit Oktober ist das neue Flaggschiff der Marke in allen Kernmärkten verfügbar und hat sich bereits

an der Spitze der Zulassungsstatistiken etabliert. Auch im Jahr des Modellwechsels behauptete die S-Klasse ihre Position als meistverkaufte Luxuslimousine der Welt. Insgesamt haben wir im S-Klasse Segment im Berichtsjahr 71.400 (i. V. 80.700) Fahrzeuge abgesetzt.

Die neue E-Klasse – effizient, intelligent, emotional. Mit der Weltpremiere der neuen E-Klasse auf der North American International Auto Show startete Mercedes-Benz seine breit angelegte Produktoffensive. Komplett neu gestaltet wurde die Front mit neuen Scheinwerfern, bei denen ein einziges Scheinwerferglas alle Funktionselemente überdeckt. Wie Limousine und T-Modell hat Mercedes-Benz auch die Coupés und Cabriolets der E-Klasse Familie komplett überarbeitet. Neu an Bord sind unter anderem kraftvolle und effiziente BlueDIRECT Vierzylinder-Motoren mit wegweisender Einspritztechnik sowie zukunftsweisende Assistenzsysteme.

Das neue CLA Coupé – (Luft-)Widerstand zwecklos. Mit weltbester Aerodynamik, avantgardistischem Coupé-Design und dem auf Wunsch erhältlichen Allradantrieb 4MATIC begründet der CLA ein neues Segment. Atemberaubend sportliche Proportionen und die kraftvoll-dynamische Designsprache mit dem Wechselspiel konkaver und konvexer Flächen machen das viertürige Coupé unverwechselbar. Mit einem cw-Wert von 0,23 und sogar 0,22 beim CLA 180 BlueEFFICIENCY¹ erreicht der CLA eine neue Bestmarke – sowohl innerhalb der Mercedes-Modellpalette als auch unter allen Serienfahrzeugen. Der neue CLA wird seit April 2013 an unsere Kunden ausgeliefert. Bis zum Jahresende waren bereits 59.200 Fahrzeuge verkauft.

¹ CLA 180 BlueEFFICIENCY: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 6,8/außerorts 4,0/kombiniert 5,0; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 117.

Die neue S-Klasse – der Anspruch: das beste Auto der Welt.

Die neue S-Klasse haben wir Mitte Mai 2013 in Hamburg der Weltöffentlichkeit vorgestellt. Sie ist nicht nur die technologische Speerspitze von Mercedes-Benz, sondern der automobilen Entwicklung schlechthin und der Höhepunkt unserer Produktoffensive im Jahr 2013. Aufgrund ihrer außerordentlichen Verbrauchseffizienz und der überragenden Aerodynamik liefert sie zudem eine umweltschonende Performance. Dies gilt ganz besonders für den S 500 PLUG-IN HYBRID¹, den wir im September 2013 auf der IAA präsentiert haben. Mit ihren innovativen Fahrassistenz- und Sicherheitssystemen – zusammengefasst unter dem Begriff »INTELLIGENT DRIVE« – ist die S-Klasse gleichzeitig Vorreiter auf dem Weg zum autonomen Fahren. Kein anderes Auto steht so sehr für das Markenversprechen von Mercedes-Benz – »Das Beste oder nichts« – wie die S-Klasse. Und das Interesse an der neuen Luxuslimousine ist enorm: Noch vor Markteinführung waren bereits 20.000 Bestellungen eingegangen.  vgl. S. 108

Der neue Mercedes-Benz GLA – das Multitalent. Der SUV 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-SUV. Der neue GLA komplettiert das umfangreiche SUV-Angebot von Mercedes-Benz. Zugleich ist die GLA-Klasse das vierte der insgesamt fünf neuen Kompaktmodelle von Mercedes-Benz. Seine Weltpremiere feierte der GLA im September 2013 auf der IAA in Frankfurt; ab März 2014 wird das neue Modell an Kunden ausgeliefert.

smart fourjoy: Vorbote einer neuen Generation. Im Herbst 2013 gab smart mit dem Showcar »fourjoy« einen Ausblick auf die neue Formensprache der Marke. Im Jahr 2014 werden zwei neue Modelle auf den Markt gebracht: der Nachfolger des smart fortwo, der die einzigartige Fahrzeulgänge von nur 2,69 Metern beibehalten wird, und ein neuer, vier sitziger smart forfour, der ein in seiner Klasse einzigartig großzügiges Innenraummaß bietet.

Im Jahr 2013 war die Marke smart mit rund 30% Marktanteil und 1.900 verkauften smart fortwo electric drive² Marktführer bei elektrischen Fahrzeugen in Deutschland. Auch im Einsatz bei car2go bewährt sich der elektrische smart. Ergänzt wird das elektrische Portfolio aus fortwo Coupé und fortwo Cabrio durch das smart ebike. Mit seinem preisgekrönten Design und dem besonders effizienten und leistungsfähigen Antriebspaket nimmt das smart ebike im Wettbewerb eine Ausnahmestellung ein. Es unterstreicht auch den Anspruch von smart, urbane Mobilität über das klassische Automobil hinaus zu definieren.

Insgesamt hat sich die Marke smart mit 98.200 abgesetzten smart fortwo im letzten vollen Produktionsjahr vor dem Modellwechsel sehr gut behauptet.

AMG – Spitzentechnologie und Faszination. Eindrucksvolle Erfolge im Motorsport und ein einzigartiges Angebot an Hochleistungsfahrzeugen unterstreichen das Image von AMG als erfolgreiche Performance-Marke von Mercedes-Benz. Das AMG Markenversprechen »Driving Performance« steht seit über 45 Jahren für Spitzentechnologie und die pure Faszination am Fahren. Der von Mercedes-AMG eigenständig entwickelte Supersportwagen SLS AMG³ ist seit seiner ersten Präsentation im Jahr 2009 eine Ikone der Marke. Nicht zuletzt aufgrund der Erfolge im Motorsport und seiner Variantenvielfalt ist der SLS AMG weltweit begehrt. Auch der elektrische Supersportwagen SLS AMG Coupé Electric Drive⁴ stellt mit seiner einzigartigen Antriebslösung die Innovationskompetenz von AMG unter Beweis.

Im Rahmen der Wachstumsstrategie »AMG Performance 50« erweitern wir die AMG Produktpalette und erschließen neue Segmente. So ist AMG mit gleich drei neuen Modellen in der Kompaktklasse vertreten: dem sportlichen A 45 AMG⁵, einem viertürigen Coupé sowie einem kompakten SUV. Mit neuen Modellvarianten bietet Mercedes-AMG seinen Kunden darüber hinaus noch mehr Individualität als je zuvor: Verschiedene AMG Modelle sind auch als besonders exklusives und kraftvolles S-Modell und mit einem neu entwickelten, performance-orientierten AMG Allradantrieb 4MATIC verfügbar.



Das viertürige CLA Coupé überzeugt mit seinem sportlichen Design und seinen dynamischen Fahreigenschaften.



Kein anderes Auto steht so sehr für das Markenversprechen von Mercedes-Benz – »Das Beste oder nichts« – wie die S-Klasse.

Marktpräsenz in China gestärkt. In China haben wir die Effizienz unserer Vertriebsaktivitäten im Berichtsjahr weiter erhöht und das Händlernetz deutlich ausgebaut. Im März 2013 hat die Vertriebsgesellschaft Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd., ein 51:49-Joint-Venture mit unserem Partner BAIC, die Arbeit aufgenommen. Alle Marketing- und Vertriebsaktivitäten für Mercedes-Benz Pkw aus lokaler Produktion und für Importfahrzeuge sind nun in einer Organisation gebündelt, die deutlich effizientere und zielgerichtetere Prozesse ermöglicht als die zuvor getrennten Gesellschaften. Das Händlernetz von mehr als 330 Betrieben zum Jahresende 2013 werden wir weiter ausbauen. Allein im Berichtsjahr sind 75 neue Betriebe hinzugekommen; 2014 wollen wir weitere 100 Händler ans Netz bringen und 40 neue Städte erschließen. Damit ist die Marke mehr und mehr auch außerhalb der größten Metropolen präsent. Parallel dazu bauen wir die Infrastruktur für unser After-Sales-Geschäft kontinuierlich aus und modernisieren die Logistikprozesse. Das Produktangebot für unsere chinesischen Kunden haben wir im Jahr 2013 mit sieben Produktpremieren, darunter die neue S-Klasse und die A-Klasse, deutlich aufgewertet. Seit September 2013 bieten wir in China die Langversion der neuen E-Klasse an, die im Pekinger Werk Beijing Benz Automotive Co., Ltd. speziell für den lokalen Markt vom Band läuft. Mit 14 Zentimetern mehr Beinfreiheit im Fond wird dieses Fahrzeug den hohen Ansprüchen der chinesischen Kunden gerecht.

Zahlreiche Auszeichnungen für Mercedes-Benz Pkw.

Mutig und selbstbewusst setzte Mercedes-Benz auch im Jahr 2013 neue Maßstäbe im Automobilbau und wurde hierfür vielfach ausgezeichnet. Leser von »Bild am SONNTAG« und »Auto Bild« sowie Autoexperten haben die neue S-Klasse zur besten Limousine ihrer Klasse gekürt und bei diesem europaweiten Wettbewerb das »Goldene Lenkrad« verliehen. Mercedes-Benz Modelle punkteten überdies mit intelligenten Designtrends – etwa beim German Design Award 2014 für die S-Klasse oder beim international renommierten »red dot Award« für hohe Designqualität für die A-Klasse und die CLA-Klasse. Außerdem wurde die CLA-Klasse beim »Auto Bild Design Award« Gesamtsieger und zum schönsten Auto Deutschlands gewählt. Ökologische Qualitäten standen

1 S 500 PLUG-IN HYBRID: Markteinführung im 2. Halbjahr 2014.

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

3 SLS AMG: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 19,9 – 19,7/außerorts 10,2 – 9,3/kombiniert 13,7 – 13,2; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 321 – 308.

4 SLS AMG Coupé Electric Drive: Stromverbrauch in kWh/100km 26,8; CO₂-Emissionen in g/km 0,0.

5 A 45 AMG: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 9,1 – 8,8/außerorts 5,9 – 5,8/kombiniert 7,1 – 6,9; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 165 – 161.

bei der Untersuchung des renommierten Instituts »ÖkoTrend« im Vordergrund. Als umweltfreundlichste Autos ihrer Klasse belegten hier der Mercedes-Benz ML 250 BlueTEC 4MATIC¹ sowie der Mercedes-Benz B 200 Natural Gas Drive² den ersten Platz. Auch unter rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten konnte Mercedes-Benz punkten: So vergab die Fachzeitschrift »Firmenauto« den Titel »Firmenauto des Jahres 2013« an das E-Klasse T-Modell 300 BlueTEC HYBRID³, die B-Klasse sowie den smart fortwo electric drive⁴. Mit dem höchsten prozentualen Wertehalt setzten sich bei der fundierten Restwertprognose von »FOCUS« online der CLA, der CLS Shooting Brake, der ML 250 BlueTEC 4MATIC¹ sowie der B 180 CDI⁵ an die Spitze ihrer Klassen. Jüngster Beleg für die positive Entwicklung von Mercedes-Benz in China ist das Ergebnis der »Initial Quality Study« von J.D. Power Asia Pacific 2013. Die Marke mit dem Stern ist demnach führend in der Qualität von Neufahrzeugen unter den 65 bewerteten internationalen und nationalen Automobilherstellern in China. Außerdem wurde die neue S-Klasse in China von den Chefredakteuren der wichtigsten Automobilpublikationen zum »Car of the Year« gewählt.

Best Customer Experience. Im Rahmen der Wachstumsstrategie Mercedes-Benz 2020 richten wir auch unsere weltweite Vertriebsorganisation gezielt auf die sich verändernden Kundenwünsche aus. Ziel ist es, für neue, moderne Zielgruppen noch attraktiver zu werden und gleichzeitigloyale Kunden weiterhin an die Marke zu binden. Dazu hat das Unternehmen im Jahr 2013 die Kernfelder der Wachstumsstrategie Mercedes-Benz 2020 in den Bereichen Marketing und Vertrieb unter dem Titel »Mercedes-Benz 2020 – Best Customer Experience« vorgestellt. Hiermit bündeln wir eine Vielzahl neuer Ansätze in Marketing, Vertrieb und Aftersales unter einer zentralen Maxime: dem Kunden ein konsistentes Premium-Markenerlebnis über alle Markenkontakte zu bieten. So setzt Mercedes-Benz künftig beispielsweise verstärkt auf innerstädtische Vertriebsformate, um mit Kunden und Interessenten in deren Umfeld und in ungezwungener Atmosphäre direkt in Kontakt zu treten. Heute faszinieren bereits rund 20 dieser innerstädtischen Standorte in Städten wie Berlin, Paris, Mailand, New York, Peking oder Tokio ihre Besucher mit einem umfassenden Markenerlebnis. Bis zum Jahr 2020 soll sich die Anzahl weltweit mehr als verdoppeln. Gleichzeitig setzen wir bei allen Kundenkontakten gezielt auf digitale Elemente. Auch neue Kanäle wie der Online Store »Mercedes-Benz connect me«, der



Neue effiziente Motoren, neue Assistenzsysteme und eine neue Formensprache: Mercedes-Benz hat die E-Klasse umfassend modernisiert.



Der kompakte Premium-Geländewagen GLA – ein weiterer Meilenstein in der Produkt- und Wachstumsoffensive von Mercedes-Benz.

Ende 2013 in Hamburg gestartet wurde, vereinfachen den Kontakt zur Marke. Außerdem ergänzen zusätzliche Berufsbilder wie der mobile Verkaufsberater die bestehende Vertriebsmannschaft. Denn die Mercedes-Benz Partner – Niederlassungen und Vertragspartner – bleiben für alle Aktivitäten auch künftig der wichtigste Kontaktpunkt für den Kunden.

Ausbau des Produktionsnetzwerks. Um die große Nachfrage nach unseren neuen Produkten erfüllen zu können, bauen wir unsere Produktion kunden- und marktnah aus. Gleichzeitig wird die Produktivität der bestehenden Standorte kontinuierlich gesteigert. So schaffen wir auch in der Produktion die Voraussetzungen, um die Ziele unserer Wachstumsstrategie Mercedes-Benz 2020 zu erreichen.

Substanzelle Investitionen unterstreichen, dass wir Verantwortung für den Standort Deutschland übernehmen – er bleibt Herzstück unseres weltweiten Produktionsverbunds. Die deutschen Werke fungieren dabei als Kompetenzzentren. In Sindelfingen haben wir im Jahr 2013 mehr als 1 Mrd. € investiert – im Fokus stand dabei unsere neue S-Klasse. Im Stammwerk Stuttgart-Untertürkheim betrug das Investitionsvolumen im Berichtsjahr mehr als 800 Mio. €, und in Bremen werden wir bis zum Jahr 2014 mehr als 1 Mrd. € investieren, schwerpunktmäßig für die Vorbereitung auf die Rolle des Werkes als Kompetenzzentrum für die neue C-Klasse. Gefertigt wird sie im Produktionsverbund der Werke Bremen, Tuscaloosa (USA), Peking (China) und East London (Südafrika).

Auch unsere internationalen Standorte bauen wir weiter aus. Ein Schwerpunkt hierbei ist Tuscaloosa in den USA. Dort werden die Produktion der neuen C-Klasse ab 2014 sowie die Fertigung einer völlig neuen Mercedes-Benz Baureihe ab 2015 vorbereitet.

In China investieren wir am Standort Peking gemeinsam mit unserem Partner BAIC über mehrere Jahre hinweg insgesamt rund 4 Mrd. €. Im September 2013 ist dort die erste Langversion der neuen E-Klasse vom Band gelaufen. Im November

2013 hat in Peking das erste Mercedes-Benz Motorenwerk außerhalb Deutschlands den Betrieb aufgenommen, und die lokale Fertigung des kompakten Geländewagens GLA soll im Jahr 2014 anlaufen.

Produktionskapazitäten für die A-Klasse stehen seit August 2013 auch beim Produktionsspezialisten Valmet Automotive zur Verfügung. Insgesamt sollen im finnischen Uusikaupunki bis einschließlich 2016 flexibel an den Markterfordernissen ausgerichtet mehr als 100.000 A-Klasse Fahrzeuge vom Band laufen.

Auch in Brasilien schaffen wir zusätzliche Produktionskapazitäten. Dort sollen in einem neuen Montagewerk in Iracemápolis bei São Paulo ab dem Jahr 2016 die nächste Generation der C-Klasse sowie der GLA für den lokalen Markt vom Band laufen.

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 140 g/km auf 134 g/km verringern. Nicht zuletzt auch die neuen Modelle der Kompaktklasse 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. 110f.

1 ML 250 BlueTEC 4MATIC: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 7,1 – 6,7/außerorts 5,7 – 5,3/kombiniert 6,2 – 5,8; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 163 – 154

2 B-Klasse 200 Natural Gas Drive: Erdgasverbrauch in kg/100 km innerorts 6,0 – 5,6/außerorts 3,4 – 3,3/kombiniert 4,4 – 4,3; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 162 – 153

3 E-Klasse T-Modell 300 BlueTEC HYBRID: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 4,5/außerorts 4,6 – 4,4/kombiniert 4,5 – 4,4; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 119 – 116

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

5 B 180 CDI: Kraftstoffverbrauch in l/100 km innerorts 5,2 – 4,9/außerorts 4,1 – 3,7/kombiniert 4,5 – 4,1; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert 117 – 108

Daimler Trucks.

Im Jahr 2013 trieb Daimler Trucks seine Produktoffensive weiter voran: Mit der Vorstellung der neuen Modelle Arocs und Atego sowie den Mercedes-Benz Sonderfahrzeugen SLT, Econic und Unimog komplettierte Daimler Trucks sein Euro-VI-Portfolio bereits deutlich vor Inkrafttreten der neuen strenger Abgasnorm zum Jahreswechsel. Das neue Produkt von Daimler Trucks North America, der Freightliner Cascadia Evolution, trifft im Markt auf hervorragende Resonanz. Auch das erweiterte Portfolio der Marke BharatBenz setzt auf indischen Straßen neue Maßstäbe. Ein Meilenstein des neuen »Asia Business Model«, einer Exzellenzinitiative von »Daimler Trucks #1«, wurde durch den Start der Produktion von FUSO Modellen im indischen Chennai erreicht.

D.03

Daimler Trucks

	2013	2012	13/12
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
EBIT	1.637	1.695	-3
Umsatz	31.473	31.389	+0
Umsatzrendite (in %)	5,2	5,4	.
Sachinvestitionen	839	989	-15
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.140	1.197	-5
davon aktiviert	79	180	-56
Produktion	490.280	450.622	+9
Absatz	484.211	461.954	+5
Beschäftigte (31.12.)	79.020	80.519	-2

Erfolgreiche Produkte und Effizienzsteigerungen wirken

in volatiles Marktfeld. Daimler Trucks bewegte sich im Jahr 2013 in einem regional sehr unterschiedlichen Marktfeld. Die Lkw-Nachfrage in Europa, Brasilien und Japan entwickelte sich positiv, wohingegen das Marktvolumen in Indien und in Russland deutlich unter dem Vorjahresniveau blieb. Die Nachfragesituation in der NAFTA-Region blieb leicht unter dem Vorjahr. In Brasilien führte eine Marktbelebung, nach dem kräftigen Nachfrageeinbruch des Vorjahrs, sogar zu zweistelligen Wachstumsraten. In Japan wurde die positive Nachfrageentwicklung durch das staatliche Konjunkturprogramm gestützt. Nach einem schwachen Jahresbeginn führte in Europa die zunehmende Wachstumsdynamik in der zweiten Jahreshälfte 2013 zu einem Umschwung. Treibende Kraft waren die vorgezogenen Käufe von Euro-V-Fahrzeugen vor Inkrafttreten der ab 2014 gültigen strenger Abgasnorm Euro VI. Daimler Trucks hat auf dieses volatile Marktfeld mit seiner erfolgreichen neuen Produktpalette, positiven Effekten aus dem Effizienzprogramm »Daimler Trucks #1« sowie seiner hohen Fertigungsflexibilität reagiert. Der Absatz von Daimler Trucks stieg auf 484.200 (i.V. 462.000) Einheiten. Der Umsatz erhöhte sich aufgrund deutlicher Belastungen aus Wechselkursveränderungen nur leicht auf 31,5 (i.V. 31,4) Mrd. €. Das EBIT lag mit 1.637 (i.V. 1.695) Mio. € leicht unter Vorjahresniveau. Personalanpassungen in Deutschland und Brasilien haben das Ergebnis mit 116 Mio. € belastet.

D.04

Absatz Daimler Trucks

	2013	2012	13/12
in 1.000 Einheiten			Veränd. in %
Gesamt	484	462	+5
Westeuropa	66	58	+14
davon: Deutschland	33	31	+8
Großbritannien	9	7	+36
Frankreich	9	7	+21
NAFTA	135	135	+0
davon: USA	118	114	+3
Lateinamerika (ohne Mexiko)	59	46	+28
davon: Brasilien	39	29	+34
Asien	163	164	-1
davon: Japan	38	35	+10
Indonesien	65	69	-6
<i>nachrichtlich:</i>			
BFDA (Auman Trucks)	103	31	.
Gesamt (einschließlich BFDA)	588	493	+19



Als erster Lkw-Hersteller bot Daimler im Jahr 2013 sein komplettes europäisches Fahrzeugprogramm in Euro-VI-Version an.

Erste sichtbare Erfolge aus »Daimler Trucks #1«. Um auch bei der Profitabilität künftig ganz vorne zu liegen, hat Daimler Trucks im Jahr 2012 die Exzellenzinitiative Daimler Trucks #1 gestartet. Das Programm umfasst sowohl Maßnahmen der einzelnen Geschäftsbereiche als auch bereichsübergreifende Initiativen. Bis zum Jahresende 2014 planen wir mit Daimler Trucks #1 die Implementierung von Maßnahmen für eine nachhaltige Verbesserung der Kostenstrukturen und zusätzliche Geschäftsaktivitäten mit einer Ergebniswirkung von 1,6 Mrd. €. Im Jahr 2013 haben wir, wie geplant, bereits 30% der Optimierungsziele ergebnisseitig umgesetzt. Erhebliche Fortschritte wurden beispielsweise bei der Optimierung der Produktion sowie bei der Material- und Fixkostenreduktion erzielt. Im laufenden Jahr werden wir mit Nachdruck an der Umsetzung weiterarbeiten. Die aktuelle Produktoffensive sowie die Erschließung neuer Märkte tragen markenübergreifend in erheblichem Maße dazu bei, unsere Wachstums- und Effizienzziele zu erreichen.

Die bereichsübergreifenden Initiativen leisten zusätzlich einen wichtigen strategischen Beitrag, um bestmöglich von unserer globalen Aufstellung zu profitieren. So strebt Daimler Trucks im Rahmen seiner Modulstrategie einen höheren Gleichteilegrad der Produkte an, ohne wichtige Differenzierungsmerkmale der einzelnen Marken aufzugeben. Eine geringere Komplexität und eine reduzierte Teilevielfalt führen zu Preisvorteilen bei der Beschaffung und zu deutlichen Skaleneffekten in Produktion und Logistik. Das After-Sales-Geschäft ist ein weiterer Schwerpunkt unseres Programms. Hier wurde die globale Zusammenarbeit durch den systematischen Austausch erfolgreicher Geschäftsprozesse über alle Regionen deutlich gestärkt. Zudem soll der Umsatz im Remanufacturing von Komponenten durch erweiterte regionale Produktpportfolios sowie die Erschließung neuer Märkte mittelfristig um 30% ausgebaut werden.

In unserem Geschäft in Asien haben wir im Berichtsjahr erhebliche Fortschritte durch eine intensivere Zusammenarbeit von FUSO und Daimler India Commercial Vehicles gemacht. Dazu zählt eine engere Kooperation der Bereiche Finanzen, Entwicklung und Vertrieb. Außerdem startete im Mai die Produktion von FUSO Lkw im indischen Chennai.

Absatz steigt auf höchsten Wert seit 2006. Wie von uns prognostiziert, sind die Absätze von Daimler Trucks im abgelaufenen Jahr leicht gestiegen und erreichten damit das höchste Niveau seit sieben Jahren. Dabei hatte das Jahr 2013 für die Lkw-Industrie aufgrund der anhaltend schwierigen globalen Wirtschaftssituation zunächst sehr schwach begonnen; im Jahresverlauf verringerte sich sukzessive die Lücke zum Nachfragerneveau des Vorjahres. Die neue Modellpalette von Daimler Trucks wurde von den Kunden sehr gut angenommen. Dadurch konnten wir unsere Marktanteile in vielen Ländern steigern.



In Chennai werden seit Mai 2013 neben den BharatBenz Lkw auch FUSO Lkw für die Exportmärkte Asien und Afrika gefertigt.

In **Westeuropa** wurde erst in der zweiten Jahreshälfte eine deutliche Verbesserung der Nachfragesituation spürbar: Zum einen bestellten Kunden Euro-V-Fahrzeuge vor Inkrafttreten der seit 2014 gültigen strengerem Emissionsnorm, zum anderen nutzten Käufer die in einigen Ländern vorhandenen Subventionen für Euro-VI-Fahrzeuge, zum Beispiel in den Niederlanden, in der Schweiz und in Italien. In der Region stiegen die Absätze von Daimler Trucks im Berichtsjahr um 14 % auf 65.900 Lkw; dabei baute unsere Marke Mercedes-Benz ihre führende Marktposition mit einem Marktanteil von 24,1 (i. V. 22,9) % weiter aus. Fast die Hälfte der neuen Actros Baureihe wurde bereits als Euro-VI-Variante verkauft. In der **Türkei** haben wir 2013 trotz eines schwierigen Marktumfelds 19.500 Fahrzeuge verkauft und damit unseren Absatz um 7 % gesteigert; unser Marktanteil blieb mit 49,5 (i. V. 45,4) % auf einem weiterhin sehr hohen Niveau. In **Russland** führte die konjunkturbedingt schwache Lkw-Nachfrage zu einem Absatzrückgang um 22 % auf 5.600 Fahrzeuge. Im lateinamerikanischen Hauptmarkt **Brasilien** war das Jahr 2013 durch eine deutliche Nachfrageerholung gekennzeichnet; im Vorjahr hatte eine Kombination aus negativen

gesamtwirtschaftlichen Einflüssen und einer Verschärfung der Emissionsregelungen die Lkw-Nachfrage erheblich belastet. Staatliche Finanzierungsanreize durch das Programm FINAME sowie Nachholeffekte nach dem vorausgegangenen Markteinbruch begünstigten im Geschäftsjahr 2013 das Nachfrageklima. In diesem Umfeld erhöhte sich unser Absatz um 34 % auf 38.800 Lkw. Spezifische Maßnahmen bei Produkten und Prozessen führten dazu, dass sich der Marktanteil von Mercedes-Benz nach deutlichen Verlusten zu Jahresbeginn im wettbewerbsintensiven mittelschweren und schweren Segment im Gesamtjahr mit 24,7 % wieder deutlich stabilisierte (i. V. 25,5 %).

In der **NAFTA-Region** konnten wir unsere Verkaufszahlen bei einem leicht rückläufigen Markt bei 135.200 Lkw stabil halten (i. V. 135.000). In der Gewichtsklasse 8 steigerten wir unseren Marktanteil auf 36,0 (i. V. 32,9)%; im Gesamtsegment der Klasse 6-8 lag der Marktanteil mit 38,2% ebenfalls deutlich über dem Vorjahreswert von 34,0%. Damit konnten wir unsere bisherige Marktführerschaft nochmals signifikant ausbauen. Obwohl erst im März 2013 mit der Produktion des neuen Freightliner Cascadia Evolution begonnen wurde, hat dieser mit über 14.000 verkauften Fahrzeugen bereits deutlich zum Absatzerfolg beigetragen. Die starke Absatzentwicklung spricht für die fortschrittlichen Fahrzeugtechnologien von Daimler Trucks. Dank neuem Detroit DD15 Motor mit der bewährten Daimler BLUETEC Abgastechologie sowie aerodynamischen Maßnahmen profitieren die Kunden von Kraftstoffeinsparungen von bis zu 7% gegenüber der ersten Generation des bereits EPA-2010-konformen Cascadia Modells. Unter der Marke Detroit sind Motoren, Achsen und Getriebe erhältlich. Daimler Trucks ist der einzige Lkw-Hersteller im NAFTA-Raum, der einen komplett integrierten Antriebsstrang anbietet, der aus einer Hand produziert wird. Zum Vorteil der Kunden sind somit die Antriebskomponenten optimal aufeinander abgestimmt. Die Antriebsstrangkomponenten von Detroit werden in der gesamten nordamerikanischen Produktfamilie angeboten – von Freightliner und Western Star Lkw bis hin zu Thomas Built Buses. Auch in den USA ist Daimler Trucks bei Lkw Vorreiter in Sachen Ressourcenschonung. So wurde bereits Anfang 2012 das komplette Fahrzeugprogramm von Daimler Trucks für Nordamerika – also Fernverkehrs-Lkw, mittelschwere Lkw sowie Bau- und Kommunalfahrzeuge der Marken Freightliner und Western Star – nach dem seit 2014 gültigen »Greenhouse Gas 2014-Standard« (GHG14) zertifiziert.

In **Asien** profitiert Daimler Trucks von der globalen Aufstellung durch die Tochtergesellschaften Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) mit Sitz in Kawasaki, Japan, und Daimler India Commercial Vehicles Pvt. Ltd. (DICV) mit Sitz in Chennai, Indien. In Chennai, wo seit Sommer 2012 Lkw der Daimler Trucks-Marke BharatBenz in Serie produziert werden, laufen seit dem zweiten Quartal 2013 nun auch Fahrzeuge der Marke FUSO für ausgewählte Exportmärkte vom Band. Durch die Implementierung des neuen »Asia Business Model«, einer »Daimler Trucks #1 Initiative«, sichert sich Daimler Trucks seine Führungsrolle in neuen Wachstumsmärkten, indem Synergien von MFTBC und DICV im gesamten Wertschöpfungsprozess generiert und durch die erweiterte Modellpalette zusätzliche Absatzmöglichkeiten in Asien und Afrika erschlossen werden. In der Gesamtregion Asien zeigte sich im abgelaufenen Jahr ein sehr unterschiedliches Bild auf den Absatzmärkten: In Japan haben wir mit 38.300 verkauften Fahrzeugen unsere Absätze um 10% gesteigert; dort belebte das staatliche Konjunkturprogramm die Lkw-Nachfrage. Unser Marktanteil im Gesamtsegment blieb mit 20,2% auf dem Niveau des Vorjahrs; im leichten Segment zeigte sich ein leichter Anstieg von 21,8% auf 22,3%. In Indien blieb die Lkw-Nachfrage aufgrund einer schwachen Konjunkturentwicklung deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Dennoch ist es uns gelungen, mit der erfolgreichen Einführung unserer BharatBenz Fahrzeuge bereits auf die vierte Position im Segment der mittelschweren und schweren Lkw vorzustoßen. Insgesamt lag der Absatz von Daimler Trucks in Indien bei 6.500 (i. V. 1.300) Lkw. Erste Branchenauszeichnungen, darunter der national begehrte Award »Apollo CV of the Year 2013« für die gesamte BharatBenz Produktpalette, belegen den erfolgreichen Start der Marke in Indien. In anderen asiatischen Märkten herrscht intensiver Wettbewerb; einige Lkw-Hersteller versuchen mittels deutlicher Nachlässe ihre Fahrzeuge im Markt zu platzieren. In Indonesien lag die Zahl unserer verkauften Lkw bei 64.700 (i. V. 68.500), der Marktanteil betrug 46,9 (i. V. 43,7) % im Gesamtsegment. In Taiwan sank die Lkw-Nachfrage signifikant; hier haben wir 5.700 (i. V. 12.300) Lkw verkauft und einen Marktanteil von 41,7 (i. V. 55,2) % erreicht.



Mit Einführung des Freightliner Cascadia Evolution konnten wir unseren Marktanteil in der NAFTA-Region in der Klasse 6-8 deutlich steigern.

Zusammenarbeit mit unseren Partnern gestärkt. Die Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), die Mitte 2012 mit der Produktion begann, ist das erste Joint Venture im chinesischen Truck-Segment mit einer 50:50-Struktur zwischen einem lokalen Hersteller und einem nicht-chinesischen Partner. Durch diese Kooperation mit Foton sichert sich Daimler Trucks die wichtige Präsenz im chinesischen Lkw-Markt. Die Produkte von BFDA, die unter der Marke Auman die verschiedenen Marktsegmente abdecken, werden mit Motorisierungen von 110 bis 480 PS angeboten. Ab 2016 ist der Start der lokalen Fertigung des Mercedes-Benz Motors OM 457 bei BFDA geplant. Von dieser Lokalisierung wird Daimler Trucks durch Teilezulieferungen und Lizenzgebühren profitieren. Im Gegenzug gewährleistet der Einsatz des OM 457 die Erfüllung der in der asiatischen Region anstehenden Verschärfung der Abgasvorschriften. Das Joint Venture BFDA setzte im Berichtsjahr 103.300 Auman Lkw ab.

In Russland profitiert Daimler Trucks im Rahmen seiner Zusammenarbeit mit Kamaz vom modularen Baukastenprinzip: Auf Basis von Liefer- und Lizenzverträgen werden Mercedes-Benz Axor-Kabinen seit 2013 in die neue Generation der Kamaz Lkw eingebaut. Darüber hinaus beliefert Daimler Trucks seit November 2012 Kamaz im Rahmen eines Lieferabkommens mit Diesel- und Gasmotoren sowie Achsen. Damit haben wir die Zusammenarbeit deutlich erweitert, zu der bislang bereits die zwei lokalen Joint Ventures für die Produktion und den Vertrieb von Mercedes-Benz (Mercedes-Benz Trucks Vostok) und FUSO Lkw (FUSO KAMAZ Trucks Rus Ltd.) in Russland gehören. Das 50:50-Joint-Venture Mercedes-Benz Trucks Vostok entwickelt die lokale Produktion in Naberezhnye Chelny weiter: Seit November 2013 werden die Rahmen der Lkw vor Ort montiert und lackiert, um die Flexibilität zu erhöhen und die Zusammenarbeit mit Aufbauherstellern zu vereinfachen.

Seit Anfang 2013 erfolgt die gegenseitige Belieferung von Leicht-Lkw zwischen MFTBC und der Nissan Motor Co., Ltd., die im Rahmen der strategischen Kooperation beider Unternehmen vereinbart wurde. Dabei ergänzt der FUSO Canter Guts, der bei Nissan unter dem Modellnamen Atlas F24 bekannt ist, unser Produktportfolio in Asien. Im Gegenzug vertreibt Nissan den Leicht-Lkw FUSO Canter unter dem neuen Modellnamen NT450 Atlas.

Euro-VI-Einführung bereits vor Inkrafttreten der Norm erfolgreich abgeschlossen. Mit dem Serienstart des Mercedes-Benz Atego und Arocs sowie den Sonderfahrzeugen Unimog, Econic und SLT hat Daimler Trucks die Euro-VI-Produktoffensive bei Lkw und damit die komplette Erneuerung des Mercedes-Benz Produkt-Portfolios erfolgreich abgeschlossen. Den Anfang machte 2011 der neue Actros für den Fernverkehr, im Jahr 2012 folgte der Antos für den schweren Verteilerverkehr, und im Jahr 2013 komplettierten der Arocs, der Spezialist für das Baugewerbe, sowie der neue Atego für den leichten und mittelschweren Verteilerverkehr das Portfolio. Auch in den Mercedes-Benz Sonderfahrzeugen ist die Euro-VI-Technologie verfügbar, beispielsweise im neuen Mercedes-Benz Unimog (Serienstart August 2013) sowie in der neuen Schwerlastzugmaschine Mercedes-Benz SLT (Verkaufsstart September 2013).

Weitere Maßnahmen zur Verbrauchsreduzierung. Ein weiterer Schritt zu mehr Kraftstoffeffizienz wurde mit der Einführung von Predictive Powertrain Control (PPC) vollzogen. Unter den bekannten Lösungen zur intelligenten Steuerung des Antriebsstrangs handelt es sich bei PPC um das ausgereifteste System am Markt. Das System erkennt die vor ihm liegende Topografie und kann dadurch verbrauchsoptimal agieren. Dabei wird auch in die Getriebesteuerung eingegriffen. Das Ergebnis sind Kraftstoffeinsparungen von nochmals bis zu 5% im Vergleich zu Fahrten ohne PPC. Jeder dritte Actros wird in Deutschland heute schon mit dem neuen System geordert.

Mehr als 45.000 Lkw-Fahrer mit »ProfiTraining«. Seit Erhalt der staatlichen Anerkennung für das auf das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz abgestimmte Qualifizierungsangebot im Juni 2008 hat Mercedes-Benz Trucks bereits mehr als 45.000 Fahrer geschult. Heute bietet Mercedes-Benz an bundesweit knapp 180 zertifizierten Schulungsorten sein umfassendes Qualifizierungsrepertoire an. Zu Schulungszwecken stehen derzeit 24 neue Actros mit 40 t zulässigem Gesamtgewicht mit umgebauter Fahrerkabine und sieben Sitzplätzen zur Verfügung.

FUSO Canter Eco Hybrid und Daimler FleetBoard gewinnen »Europäischen Transportpreis für Nachhaltigkeit 2014«. Eine Fachjury mit Vertretern aus Wirtschaft, Wissenschaft und Medien beurteilte die eingereichten Bewerbungen nach den Kriterien Ökonomie, Ökologie und soziale Verantwortung. Dabei gewann der FUSO Canter Eco Hybrid in der Kategorie »Verteiler-Lkw bis 12 Tonnen« mit deutlichem Vorsprung. Darüber hinaus wurde Daimler FleetBoard für seine Consulting-Dienstleistungen mit dem 1. Preis in der Kategorie »Fahrer- und Transport-Management-Systeme« ausgezeichnet.

Mercedes-Benz Vans.

Mercedes-Benz Vans brachte im Berichtsjahr den neuen Sprinter an den Start – das Weltauto bei den Transportern. Mit neuen Sicherheits- und Assistenzsystemen setzt der Sprinter neue Standards in seiner Klasse. Den Absatz haben wir im Geschäftsjahr 2013 gesteigert und dabei zweistellige Wachstumsraten in China, Lateinamerika und Osteuropa erzielt. Ungeachtet starker Marktrückgänge in Westeuropa konnten wir unser Ergebnis verbessern. Unsere Wachstumsstrategie »Vans goes global« setzen wir fort. Mit dem Produktionsstart des Sprinter Classic in Russland und der Stärkung unserer Aktivitäten in China schaffen wir die Basis für weiteres Wachstum.

Absatz, Umsatz und Ergebnis über Vorjahresniveau. Der weltweite Absatz von Mercedes-Benz Vans stieg im Geschäftsjahr 2013 trotz eines schwierigen Marktumfelds in Europa um 7 % auf 270.100 Einheiten der Modelle Sprinter, Vito, Viano, Vario und Citan. Zweistellige Wachstumsraten erzielten wir in China (+44 %), Lateinamerika (+40 %) und Osteuropa (+12 %). Der Umsatz lag mit 9,4 (i. V. 9,1) Mrd. € ebenfalls über dem Vorjahresniveau. Das EBIT erreichte 631 Mio. €; das Vorjahrsergebnis wurde damit um 16 % übertroffen. ↗ **D.05**

Ergebnisverbesserung durch Performance Vans 2013. Mercedes-Benz Vans hat im Berichtsjahr das kurzfristig ausgerichtete Programm zur Ergebnisverbesserung »Performance Vans 2013« erfolgreich abgeschlossen und die Maßnahmen umgesetzt. Bestandteile des Programms waren vor allem organisationsübergreifende Kostenoptimierungen. Im Rahmen der Effizienzverbesserungen im Produktionsbereich konnten die Montagezeiten pro Fahrzeug durch zahlreiche Maßnahmen abgesenkt werden. Auch im Bereich der Logistik und bei den Fertigungsmaterialkosten konnten zusätzliche Einsparungen realisiert werden. Neben der Kostenoptimierung beinhaltete Performance Vans 2013 auch die Verbesserung der Erlössituation. So wurden neben der Einführung des Citan auf dem russischen Markt zusätzliche Absatzpotenziale für unser gesamtes Produktpotential im Flottengeschäft sowie in Lateinamerika erschlossen.

D.05

Mercedes-Benz Vans

	2013	2012	13/12
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
EBIT	631	543	+16
Umsatz	9.369	9.070	+3
Umsatzrendite (in %)	6,7	6,0	-
Sachinvestitionen	288	223	+29
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	321	371	-13
davon aktiviert	139	137	+1
Produktion	270.675	257.496	+5
Absatz	270.144	252.418	+7
Beschäftigte (31.12.)	14.838	14.916	-1

D.06

Absatz Mercedes-Benz Vans

	2013	2012	13/12
Veränd. in %			
Gesamt	270.144	252.418	+7
Westeuropa	169.175	164.907	+3
davon: Deutschland	71.520	71.044	+1
Osteuropa	26.876	24.026	+12
USA	22.802	21.474	+6
Lateinamerika (ohne Mexiko)	19.580	13.954	+40
China	12.705	8.836	+44
Übrige Märkte	19.006	19.221	-1

Produktpalette weiter erfolgreich. Mercedes-Benz Vans hat im Berichtsjahr weltweit 270.100 Fahrzeuge der Modelle Sprinter, Vito, Viano, Vario und Citan abgesetzt; das waren 7% mehr als im Vorjahr. [↗ D.06](#) In der Kernregion Westeuropa stiegen die Verkäufe um 3% auf 169.200 Transporter. Vom Stadt-lieferwagen Citan, den wir im Herbst 2012 eingeführt haben, setzte Mercedes-Benz Vans in Westeuropa 17.700 (i. V. 6.400) Einheiten ab. Der Absatz von mittelgroßen und großen Transportern ging vor allem aufgrund der weiterhin sehr schwierigen Marktsituation in den südeuropäischen Ländern um 4% auf 151.500 Einheiten zurück. Im Heimatmarkt Deutschland setzten wir 71.500 (i. V. 71.000) Transporter ab. In Osteuropa, insbesondere in Russland und der Türkei, verzeichnete Mercedes-Benz Vans erneut erfreuliche Verkaufserfolge: Der Absatz stieg in dieser Region auf 26.900 Einheiten, was einem Plus von 12% entspricht. Die Erfolgsgeschichte des Sprinter setzte sich im Jahr 2013 auch in Nord- und Südamerika fort: In Lateinamerika verzeichneten wir einen deutlichen Zuwachs von 40% auf 19.600 Einheiten, während sich der Absatz in den USA um 6% auf 22.800 Fahrzeuge erhöhte. Nach einem deutlichen Rückgang im Vorjahr haben sich die Verkaufszahlen von Mercedes-Benz Vans auf dem chinesischen Markt wieder kräftig nach

oben entwickelt; der Absatz übertraf mit 12.700 Einheiten den Vorjahreswert um 44%. Vom Sprinter setzten wir im Berichtsjahr weltweit 166.200 Einheiten ab – ein Plus von 5% gegenüber dem Vorjahr. Von den beiden Modellen Vito und Viano wurden im Jahr 2013 insgesamt 80.900 (i. V. 83.700) Einheiten verkauft. Auf den Mercedes-Benz Citan entfielen im ersten vollen Produktionsjahr 20.200 Einheiten. Der Absatz des Vario, dessen Produktion im September eingestellt wurde, lag bei 2.900 Einheiten.

Umfangreiche Investitionen in Spanien. Knapp 200 Mio. € investieren wir in das spanische Transporterwerk Vitoria. Damit bereitet sich das Werk auf die Fertigung der neuen V-Klasse und des neuen Vito ab dem Jahr 2014 vor. Die Mittel fließen vor allem in die Modernisierung und Neugestaltung von Rohbau, Lackierung und Montage. Daneben optimieren wir die Logistik am Standort. Im Zuge der Investitionen sollen auch neue Arbeitsplätze im Werk entstehen.



Der beste Mercedes-Benz Sprinter aller Zeiten: so sicher, sparsam, umweltschonend und attraktiv wie noch nie.



Die neue V-Klasse von Mercedes-Benz Vans – überzeugend in Wertigkeit, Sicherheit und Effizienz auf höchstem Niveau.

Maßstab und Weltauto: der neue Mercedes-Benz Sprinter.

Er ist Namensgeber und Innovationsführer einer ganzen Fahrzeugklasse und das wahre Weltauto bei den Transportern: der Mercedes-Benz Sprinter. Nach mehr als acht Millionen gefahrenen Testkilometern und 300 Mio. € Mitteleinsatz hat Mercedes-Benz Vans im Jahr 2013 den neuen Sprinter auf den Markt gebracht. Ab Juli startete die Produktion in den beiden deutschen Werken Düsseldorf und Ludwigsfelde. Mit gleich fünf neuen Assistenzsystemen setzt der Sprinter neue Sicherheitsstandards in seiner Klasse. Dabei feierten drei Systeme Weltpremiere in Transportern: der serienmäßige Seitenwind-Assistent (Crosswind Assist) sowie die optional erhältlichen Assistenzsysteme Abstands-Warnassistent (COLLISION PREVENTION ASSIST) und Totwinkel-Assistent (Blind Spot Assist). Neu im Sprinter sind außerdem der Fernlicht-Assistent (Highbeam Assist) sowie der Spurhalte-Assistent (Lane Keeping Assist). Die Entwickler von Mercedes-Benz sind sich sicher: Die elektronischen Helfer werden sich äußerst positiv auf das Unfallgeschehen auswirken. Darüber hinaus hat Mercedes-Benz Vans die Fahrdynamik des Sprinter nochmals erhöht. Eine Absenkung des Fahrwerks verringert Luftwiderstand und Verbrauch und erleichtert das Be- und Entladen. Und noch eine Welt-Premiere weist der neue Sprinter aus: Erstmals wurde die komplette Motorenpalette bereits vor Einführung auf die strenge Abgasstufe Euro VI umgestellt. Sie bedeutet eine drastische Senkung der Emissionsgrenzen von Stickoxiden sowie Kohlenwasserstoffen und der Partikelmasse. Der Sprinter erreicht die strenger Grenzwerte mit BLUETEC-Motorentechnologie und SCR-Technik mit AdBlue-Einspritzung ins Abgas. Gleichzeitig ist der Sprinter mit Abstand Segmentführer beim Kraftstoffverbrauch: Aus dem Zusammenspiel von hochwirtschaftlichen Dieselmotoren, optimiertem Antriebsstrang, einer längeren Achsübersetzung, den Nebenaggregaten und dem Effizienzparket BlueEFFICIENCY PLUS resultiert ein Kraftstoffverbrauch von kombiniert minimal 6,3 l/100 km – ein sensationeller neuer Rekordwert für die Fahrzeugklasse des Sprinter.

Mit globaler Wachstumsstrategie voll auf Kurs. Mercedes-Benz Vans verfolgt mit der globalen Strategie »Vans goes global« das Ziel, auch außerhalb der europäischen Kernmärkte neue Wachstumspotenziale zu erschließen und bereits bestehende Aktivitäten weiter auszubauen. Wichtige Wachstumsregionen sind neben den USA und Lateinamerika vor allem China und Russland. So haben wir im Jahr 2013 unsere Aktivitäten in China verstärkt: Im März wurde das neue Forschungs- und Entwicklungszentrum des chinesischen Van-Joint-Ventures »Fujian Benz Automotive Corporation« in Fuzhou offiziell eröffnet. Es ist das erste Forschungs- und Entwicklungszentrum der Transportersparte außerhalb Deutschlands und verfügt unter anderem über eine Teststrecke, Prüfstände, ein Abgaslabor und eine Dauerlaufwerkstatt. Der Fokus liegt auf den Fahrzeugen, die Mercedes-Benz Vans in China lokal produziert und verkauft: Sprinter, Vito und Viano. Auch in Russland haben wir mit dem Produktionsstart unseres Sprinter Classic einen Meilenstein in der Van-Strategie erreicht. Gemeinsam mit Russlands größtem Transporterhersteller GAZ fertigen wir seit dem zweiten Halbjahr 2013 den Sprinter Classic lokal und verkaufen ihn über die Mercedes-Benz Vertriebsorganisation auf dem russischen Markt. Ein weiterer Teil der Zusammenarbeit umfasst die gemeinsame Motorenproduktion. Am GAZ-Standort Jaroslawl werden die Mercedes-Benz Vierzylinder-Dieselmotoren OM646 gefertigt, die dann im Sprinter Classic zum Einsatz kommen.

Daimler Buses.

Zahlreiche Produktneuheiten sowie die konsequente Fortführung des Wachstums- und Effizienzprogramms »GLOBE 2013« trugen zum Turnaround bei Daimler Buses bei.

Höhere Absätze und weitere Effizienzfortschritte führten im Geschäftsjahr 2013 zu einer deutlichen Ergebnisverbesserung. Damit bestätigte das Geschäftsfeld auch die Marktführerschaft in seinen Kernmärkten Westeuropa und Lateinamerika. Die Umstellung des kompletten europäischen Produktpportfolios auf die Euro-VI-Abgastechnologie stand im Berichtsjahr im Fokus. Mit der Vorstellung der neuen Setra TopClass 500 setzt Daimler Buses neue Maßstäbe im Luxus-Reisebus-Segment.

D.07

Daimler Buses

	2013	2012	13/12
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
EBIT	124	-221	.
Umsatz	4.105	3.929	+4
Umsatzrendite (in %)	3,0	-5,6	.
Sachinvestitionen	76	82	-7
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	181	222	-18
davon aktiviert	3	23	-87
Produktion	34.467	31.384	+10
Absatz	33.705	32.088	+5
Beschäftigte (31.12.)	16.603	16.901	-2

Ergebnis deutlich über Vorjahr. Daimler Buses setzte im Jahr 2013 weltweit 33.700 (i. V. 32.100) Busse und Fahrgestelle ab. Mit diesem Zuwachs von 5% bestätigte das Geschäftsfeld die Marktführerschaft in seinen Kernmärkten im Segment für Busse mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 8t. ↗ **D.07** Die Wachstumsimpulse kamen insbesondere aus unseren Kernmärkten Westeuropa und Lateinamerika. Der Umsatz verbesserte sich um 4% auf 4,1 Mrd. €. Das EBIT lag mit 124 (i. V. -221) Mio. € sehr deutlich über dem Wert des Vorjahres. Im Vorjahr waren Aufwendungen in Höhe von 155 Mio. € für die Neuaustrichtung des europäischen und nordamerikanischen Geschäftssystems angefallen. Im Jahr 2013 belasteten diese sowie weitere Maßnahmen in Lateinamerika das EBIT noch mit 39 Mio. €.

D.08

Absatz Daimler Buses

	2013	2012	13/12
			Veränd. in %
Gesamt	33.705	32.088	+5
Westeuropa	6.714	5.851	+15
davon: Deutschland	2.440	2.039	+20
Mexiko	2.959	3.477	-15
Lateinamerika (ohne Mexiko)	19.118	17.800	+7
Asien	1.704	1.886	-10
Übrige Märkte	3.210	3.074	+4

Wachstums- und Effizienzprogramm GLOBE 2013 zeigt Wirkung. Zur Realisierung weiterer Wachstumspotenziale und zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere in Europa, starteten wir im Jahr 2012 die Wachstums- und Effizienzoffensive »GLOBE 2013«. Daimler Buses hat dieses Programm zum Jahresende 2013 erfolgreich abgeschlossen und die Maßnahmen umgesetzt. Dazu gehörten die konsequente Weiterentwicklung unseres europäischen Produktionsverbundes, die Reduzierung der variablen Kosten und die Optimierung von Fixkosten. Ein Teil der Maßnahmen wirkt sich noch im Jahr 2014 aus. Das Wachstum in unseren Kernmärkten und in neuen Märkten wurde durch eine Neukundenoffensive und ein neu aufgestelltes Marktmanagement unterstützt. Auch Maßnahmen im Aftersales-Geschäft leisteten Wachstumsbeiträge.



Bild oben: Luxus und Wirtschaftlichkeit für modernstes Reiseerlebnis – die Setra TopClass 500 setzt neue Maßstäbe in der Premiumklasse.
Bild unten: Seinen Erfolg verdankt der Mercedes-Benz Tourismo der klaren Ausrichtung als besonders wirtschaftlicher und sicherer Reisebus.

Erfolgreiche Geschäftsentwicklung in allen 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 Zuwächse im Komplettbusgeschäft stieg der Absatz in dieser Region um 15 % auf 6.700 Einheiten. **D.08** Die führende Marktposition in Westeuropa hat Daimler Buses mit einem Marktanteil von 30,9 (i. V. 28,3) % weiter ausgebaut. Die sehr hohe Nachfrage nach unseren Mercedes-Benz Bussen, insbesondere dem neuen Stadtbus Citaro, wirkte sich sehr positiv auf unseren Absatz in Deutschland aus, der um 20 % auf 2.400 Einheiten wuchs. Unser Marktanteil lag hier bei 51,2 (i. V. 48,9) %. In der Türkei verzeichneten wir einen Absatz von 1.200 (i. V. 1.100) Einheiten, der trotz eines verschärften Wettbewerbs gesteigert werden konnte. In Lateinamerika (ohne Mexiko) hat sich der Markt nach der im Jahr 2012 eingeführten strengeren Abgasnorm Euro V wieder deutlich erholt: Der Absatz von Fahrgestellen der Marke Mercedes-Benz stieg um 7 % auf 19.100 Einheiten. Allerdings blieb in Brasilien die Nachfrage aufgrund der politisch bedingten Marktunsicherheiten etwas hinter den Erwartungen zurück. Mit einem Marktanteil von 41,6 (i. V. 42,7) % konnten wir die führende Marktposition in Lateinamerika weiterhin behaupten. In Mexiko lag der Absatz mit 3.000 Einheiten unter dem Vorjahresniveau. In den USA ging unser Absatz nach der Neuausrichtung des nordamerikanischen Geschäfts- systems im Jahr 2012 und der Beendigung der Fertigung von Orion Bussen erwartungsgemäß zurück.

Markteinführung des Busprogramms mit Euro VI. Mit insgesamt sechs Premieren – vom Sprinter Minibus bis zum Superhochdecker – komplettierte Daimler Buses 2013 sein Busprogramm in Europa mit der Euro-VI-Abgastech- nologie. Der Mercedes-Benz Stadtbus Citaro, der erfolgreichste Stadtbus aller Zeiten, wurde bereits Ende 2012 mit der Euro-VI-Motorisierung vorgestellt. Daimler Buses setzt damit bei allen Baureihen und Motoren von Mercedes-Benz und Setra auf die Abgasreinigung mit BlueTec-6-Technologie. Die neuen Motoren erfüllen nicht nur die scharfen Grenzwerte von Euro VI, sie unterschreiten sie zum Teil sogar erheblich. Partikel- und Stickoxidemissionen werden damit auf ein Maß am Rande der Nachweisbarkeit reduziert. Bei der Marke Mercedes-Benz gingen der Reisebus Travego, der kompakte Midibus Turismo K, der Intouro mit neuen Längen, der Citaro LE sowie der Sprinter Travel an den Start. Die Marke Setra brachte unter anderem den Setra TopClass 500 und den Doppelstockbus S 431 DT der TopClass 400 auf den Markt. Die neue Busgeneration setzt Maßstäbe hinsichtlich Komfort und Wirtschaftlichkeit.

Die neue Setra TopClass 500 setzt neue Akzente im exklusiven Reisegment. Die neuen eleganten und dynamischen Reisebusse der Setra TopClass 500 feierten auf der Busmesse »Busworld Kortrijk« Weltpremiere. Sie stehen für ein neues Reisegefühl, das Luxus und Wirtschaftlichkeit auf höchstem Level verbindet. Die exklusiven Langstreckenbusse betonen die Aspekte Design, Wertigkeit und Sicherheit und verbinden diese mit den herausragenden wirtschaftlichen Eigenschaften der bereits neu eingeführten Setra ComfortClass 500.

Setra ComfortClass 500 ist Coach of the Year 2014. Knapp ein Jahr nach der Weltpremiere wurde die neue Setra ComfortClass 500 zum »Coach of the Year 2014« gekürt. Die internationale »Bus and Coach of the Year«-Expertenjury zeichnete den S 515 HD nach ausgiebigen Tests mit dem renommierten Preis aus. Insbesondere das wirtschaftliche Gesamtkonzept der Setra Reisebusgeneration mit der umweltfreundlichen Euro-VI-Motoren generation und 8,2 % Verbrauchsreduktion gegenüber dem Vorgängermodell überzeugte die Jury.

Der Mercedes-Benz Citaro, der erste Linienbus mit Euro-VI- Antriebstechnologie, wurde vom Automobilclub »Kraftfahrer- Schutz e. V.« für seine umweltfreundliche Technologie ausgezeichnet.

Internationale Großaufträge. Die Wiener Linien, Betreiber von rund 132 Nahverkehrsverbindungen in Wien, haben sich im Rahmen der Modernisierung ihrer Fahrzeugflotte für 217 Mercedes-Benz Citaro entschieden. Ebenso erfreulich ist der Gewinn der Ausschreibung der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) mit einem Absatzvolumen von insgesamt 390 Einheiten in den Jahren 2013 bis 2017. In Südafrika hat Daimler Buses einen Bus-Rapid-Transit (BRT)-Tender gewonnen. 134 Mercedes-Benz Euro-V-Fahrgestelle werden für das rund 120 Kilometer große Streckennetz im Großraum Johannesburg geliefert. In Brasilien haben wir bei einer Ausschreibung der Stadt Brasília zur Flottenerneuerung der öffentlichen Verkehrs- betriebe Großaufträge von gleich vier Verkehrsgesellschaften erhalten. Der Gesamtauftrag umfasst 2.100 Mercedes-Benz Busfahrgestelle. 500 Busfahrgestelle gehen darüber hinaus an die Betreiber von BRT-Systemen in Belo Horizonte.

Neuausrichtung der Gebrauchtfahrzeugaktivitäten unter der neuen Marke BusStore. Daimler Buses schafft im Zuge der Neuausrichtung mit der Einführung der Marke »BusStore« einen omnibusspezifischen und europaweiten Verbund für die Vermarktung von Gebrauchtfahrzeugen. Damit stärkt Daimler Buses das Gebrauchtbusiness und bietet seinen Kunden fortan eine große Auswahl an Gebrauchtfahrzeugen von Mercedes-Benz, Setra sowie allen anderen gängigen Marken unter einem Dach.

Busgeschäft in Indien neu ausgerichtet. Daimler Buses hat das Busgeschäft in Indien erfolgreich unter dem Dach von Daimler India Commercial Vehicles (DICV) integriert. Darüber hinaus wurde im Jahr 2013 eine Kooperationsvereinbarung mit dem britischen Aufbauhersteller Wrightbus unterschrieben. Wrightbus wird für Daimler Buses vor Ort den Aufbau für die lokal produzierten Chassis vornehmen.

Daimler Financial Services.

Bei Daimler Financial Services übertraf der Bestand an finanzierten oder verleasten Pkw und Nutzfahrzeugen im Geschäftsjahr 2013 erstmals die Drei-Millionen-Marke. Neugeschäft und Vertragsvolumen erreichten erneut Höchstwerte. Auch bei der Vermittlung automobilnaher Versicherungspolicen wurde ein neuer Rekord erzielt. Das Carsharing-Angebot car2go zählte Ende des Jahres fast 600.000 Kunden und war damit Marktführer in seinem Segment. Kunden und Händler stellten der Finanzdienstleistungssparte des Konzerns erneut ein äußerst positives Zeugnis aus.

Vertragsbestand von über drei Millionen Fahrzeugen. Das Geschäft von Daimler Financial Services entwickelte sich 2013 erneut positiv. Weltweit schloss das Unternehmen im Berichtsjahr knapp 1,2 Millionen neue Finanzierungs- und Leasingverträge ab, die Gesamtzahl aller finanzierten oder verleasten Fahrzeuge überstieg erstmals die Drei-Millionen-Marke. Das Neugeschäft legte um 6 % auf 40,5 Mrd. € zu und erreichte damit einen neuen Höchstwert. Das Vertragsvolumen stieg um 4 % auf den Rekordwert von 83,5 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte lag der Anstieg bei 11 %. Das EBIT bewegte sich mit 1.268 (i. V. 1.293) Mio. € in der Größenordnung des Vorjahres.

» D.09

D.09

Daimler Financial Services

	2013	2012	13/12
€-Werte in Millionen	Veränd. in %		
EBIT	1.268	1.293	-2
Umsatz	14.522	13.550	+7
Neugeschäft	40.533	38.076	+6
Vertragsvolumen	83.539	79.986	+4
Sachinvestitionen	19	23	-17
Beschäftigte (31.12.)	8.107	7.779	+4

Erfolgreicher Geschäftsverlauf in Europa. In der Region Europa konnte Daimler Financial Services neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 19,4 Mrd. € abschließen (+7%). Besonders dynamisch entwickelte sich das Geschäft in den Benelux-Staaten (+26%), in Großbritannien (+21%) sowie in der Türkei (+13%). In Deutschland stieg das Neugeschäft der Mercedes-Benz Bank um 1 % auf 9,2 Mrd. €, das Einlagevolumen im Direktbankgeschäft belief sich auf 11,3 Mrd. € (-7%). Das Vertragsvolumen von Daimler Financial Services in Europa betrug zum Jahresende 37,3 Mrd. € – das entspricht einem Plus von 8 %.

Zugewinne in Nord- und Südamerika. In Nord- und Südamerika lag das Neugeschäft mit 15,5 Mrd. € um 6 % über dem hohen Niveau des Vorjahrs. In den USA konnte ein weiterer Zuwachs von 10 % gegenüber dem Vorjahreswert erzielt werden. Starke Zugewinne gab es auch in Argentinien (+22 %) und Mexiko (+10 %). Das Vertragsvolumen in der Region Nord- und Südamerika erreichte 34,6 Mrd. € und wuchs damit um 2 %. Wechselkursbereinigt ergab sich ein Zuwachs um 9 %.

Starke Nachfrage in Afrika & Asien-Pazifik. In der Region Afrika & Asien-Pazifik stieg das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahreswert um 6 % auf 5,6 Mrd. €. Besonders dynamisch entwickelte sich das Geschäft in Indien (+96 %) sowie in Thailand (+56 %). Das Vertragsvolumen stieg gegenüber dem Jahresende 2012 um 2 % auf 11,6 Mrd. €. Wechselkursbereinigt ergab sich ein Anstieg um 19 %.



Bild oben: Mitarbeiterinnen von Mercedes-Benz Financial Services in Taiwan – Unsere Kunden genießen rund um die Welt erstklassigen Service.
Bild unten: Zum ersten Mal überhaupt überstieg der Vertragsbestand von Daimler Financial Services im Jahr 2013 die Marke von drei Millionen Fahrzeugen.

Rekord bei der Vermittlung automobilnaher Versicherungen.

Daimler Financial Services vermittelte im Berichtsjahr rund 1,27 Millionen automobilbezogene Versicherungspoliken – das waren 20 % mehr als im Vorjahr und damit so viele wie nie zuvor. Besonders gut entwickelte sich die Nachfrage nach den von uns vermittelten Versicherungen in Indien (+208 %) sowie in der Türkei (+145 %). In China wurden im Schnitt sechs von zehn Pkw mit Stern 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.

Wachstum auch im Geschäft mit gewerblichen Kunden.

Daimler Financial Services unterstützte auch 2013 in zahlreichen Ländern gewerbliche Einzelpersonen, den Mittelstand sowie internationale Großunternehmen bei der Finanzierung und Verwaltung ihrer Fahrzeuge und Fuhrparks. Das Neugeschäft lag mit 146.000 Einheiten um 16 % über dem Vorjahr. Insgesamt standen 357.000 Verträge mit gewerblichen Kunden in den Büchern – das entspricht einem Zuwachs von 9 % gegenüber dem Vorjahr. Zudem richtete Daimler Fleet Management seine Aktivitäten neu aus und erweiterte seine Präsenz in Europa. In Großbritannien beispielsweise werden seit dem vierten Quartal gemeinsam mit dem Kooperationspartner Leasedrive attraktive Dienstleistungen rund um den Mehr-Marken-Fuhrpark angeboten.

car2go mit fast 600.000 Kunden. Das Geschäft mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen haben wir 2013 weiter ausgebaut: Das Mobilitätskonzept car2go war Ende des Jahres in 25 Städten in Europa und Nordamerika vertreten und betrieb eine Flotte von rund 10.000 smart fortwo Fahrzeugen. Weltweit konnte car2go 2013 über 300.000 Kunden hinzugewinnen und damit seinen Kundenbestand gegenüber dem Jahresende 2012 mehr als verdoppeln. Mit insgesamt fast 600.000 Kunden war car2go Marktführer im Bereich flexibler Auto-Kurzzeitmieten. Die Mobilitätsplattform »moovel«, die verschiedene Mobilitätsangebote intelligent miteinander vernetzt und dem Kunden verkehrsträgerübergreifend den besten Weg von A nach B aufzeigt, startete 2013 in den Ballungsgebieten Nürnberg und München sowie in der Region Rhein-Ruhr. Im November begann in Berlin und Hamburg zudem das Pilotprojekt Park2gether, das Parkplatzbesitzer und Parkplatzsuchende mittels einer Online-Börse zusammenbringt.

Ausbau digitaler Vertriebskanäle. Um auch in der digitalen Welt mit den eigenen Finanzdienstleistungsangeboten nah am Kunden zu sein, entwickelte Daimler Financial Services 2013 sein Online-Angebot umfassend weiter. Mithilfe übersichtlich gestalteter und leicht bedienbarer Websites und Apps können sich Kunden umfassend über Leistungen des Unternehmens informieren und die Monatsrate für ihr Wunschfahrzeug in Erfahrung bringen. In vielen Ländern können bestehende Kunden zudem dank entsprechender Online-Portale ihre Vertragsdaten einsehen und ändern. In den USA sind bereits heute einige dieser Funktionalitäten direkt in das Infotainment-System des Fahrzeugs integriert.

Hohe Zufriedenheit von Kunden und Händlern. Die herausragende Servicequalität von Daimler Financial Services wurde auch im Berichtsjahr mehrfach ausgezeichnet. In Deutschland kürte die Branchenzeitschrift »Autohaus« die Mercedes-Benz Bank zum fünften Mal in Folge zum besten automobilen Finanzdienstleister im Premiumsegment; zudem setzte sich die Bank beim »Autohaus« Versicherungsmonitor zum wiederholten Male als bester Anbieter im Premiumsegment von den Wettbewerbern ab. In einer Testkaufstudie im Auftrag der Fachzeitschrift »Automobilwoche« belegten die Finanzdienstleistungen der Mercedes-Benz Bank ebenfalls den ersten Platz. In Großbritannien verwies die dortige Landesgesellschaft in einer Händlerzufriedenheitsumfrage ihre Wettbewerber zum siebten Mal in Folge auf die Plätze. In den USA erzielte Mercedes-Benz Financial Services das dritte Jahr in Folge den ersten Platz in der Händlerfinanzierungsstudie von J.D. Power in der Kategorie »Floorplan Satisfaction«. In China wurde das Callcenter der Mercedes-Benz Auto Finance Company China als das landesweit beste seiner Klasse ausgezeichnet.

Hohe Attraktivität als Arbeitgeber. Daimler Financial Services konnte sich 2013 in der Umfrage des unabhängigen Instituts »Great Place To Work« erneut als attraktiver Arbeitgeber profilieren: In Portugal, den Niederlanden, der Türkei sowie in China, Südkorea, Kanada und Mexiko zählten die lokalen Landesgesellschaften von Daimler Financial Services zu den beliebtesten nationalen Arbeitgebern – manche von ihnen erhielten dieses Prädikat bereits zum wiederholten Male.

Toll Collect-Mautsystem arbeitet auch 2013 reibungslos.

Das System zur Erhebung der Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen arbeitete auch im Jahr 2013 stabil und zuverlässig. Zum Jahresende waren rund 775.300 Fahrzeuggeräte zur automatischen Mauterfassung im Einsatz. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 27,2 Mrd. Streckenkilometer erfasst. Daimler Financial Services ist am Toll Collect-Konsortium mit einem Anteil von 45 % beteiligt.

Corporate Governance.

Hauptversammlung

Aktionäre



Integrität

Aufsichtsrat

Unternehmensführung

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.

E | Corporate Governance.

172 – 174 Bericht des Prüfungsausschusses

175 – 176 Integrität und Compliance

- Integritätsdialog weltweit fortgesetzt
- Führungskräfte als Vorbild
- Blick von außen durch Beirat mit externen Experten
- Compliance Management System und Hinweisgebersystem BPO gestärkt
- Zusammenarbeit mit unseren Geschäftspartnern

177 Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

- Selbstbehalt bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat
- Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats
- Höchstgrenzen für die Vorstandsvergütung

178 – 183 Corporate Governance Bericht

- Wesentliche angewandte Prinzipien unserer Unternehmensführung
- Zusammensetzung und Arbeitsweise von Vorstand, Aufsichtsrat und dessen Ausschüssen
- Aktionäre und Hauptversammlung
- Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat, Directors' Dealings
- Risikomanagement und Rechnungslegung
- Erklärung zur Unternehmensführung

Bericht des Prüfungsausschusses.

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

der Prüfungsausschuss behandelt auf der Basis der Aufgabenzuweisung, die in der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse geregelt ist, insbesondere Fragen der Rechnungslegung. Ferner erörtert er die Wirksamkeit und die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsysteins und des internen Revisionssystems sowie das Compliance-Management. Außerdem befasst er sich mit der Abschlussprüfung und überprüft die Qualifikation sowie die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers.

Nach Beschluss durch die Hauptversammlung beauftragt der Prüfungsausschuss den Wirtschaftsprüfer mit der Abschlussprüfung beziehungsweise mit der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten, legt die Prüfungsschwerpunkte fest und trifft die Honorarvereinbarung mit dem Prüfer.

Sowohl der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Dr. h. c. Bernhard Walter, als auch Dr. Clemens Börsig verfügen als unabhängige Mitglieder des Prüfungsausschusses über Sachverständ auf dem Gebiet der Rechnungslegung und besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren.

An den sechs Sitzungen des Prüfungsausschusses im Geschäftsjahr 2013 nahmen neben den Ausschussmitgliedern auch der Aufsichtsratsvorsitzende, der Vorstandsvorsitzende, die für Finanzen und Controlling sowie für Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitglieder und die Vertreter des Abschlussprüfers teil. Darüber hinaus waren zu einzelnen Tagesordnungspunkten die Leiter von Fachabteilungen sowie weitere Sachverständige vertreten. Zusätzlich führte der Prüfungsausschussvorsitzende regelmäßig Einzelgespräche, unter anderem mit dem Abschlussprüfer, mit den für Finanzen und Controlling beziehungsweise Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitgliedern sowie mit den Leitern des Bilanzbereichs und der Bereiche Interne Revision, Group Compliance und Recht. Über die Ergebnisse dieser bilateralen Gespräche informierte der Prüfungsausschussvorsitzende den Prüfungsausschuss jeweils bei der nächsten sich bietenden Gelegenheit. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses informierte auch den Aufsichtsrat in dessen jeweils folgender Sitzung über die Tätigkeit des Ausschusses und den Verlauf von Sitzungen und Gesprächen.

In einer Sitzung Anfang Februar 2013 behandelte der Prüfungsausschuss im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2012 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Die vorläufigen Kennzahlen wurden in der Jahrespressekonferenz am 7. Februar 2013 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung im Februar 2013 befasste sich der Prüfungsausschuss mit dem vom Abschlussprüfer jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2012 sowie mit dem Gewinnverwendungsvorschlag; dabei waren die Vertreter des Abschlussprüfers anwesend und berichteten über die Ergebnisse der Prüfung. Zur Vorbereitung standen den Prüfungsausschussmitgliedern und allen Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem Konzernabschluss nach IFRS und dem zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie dem Corporate Governance Bericht und dem Vergütungsbericht, der Jahresabschluss der Daimler AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss der Daimler AG und den Konzernabschluss nach IFRS, jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts, sowie die Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses. Die Prüfungsberichte und wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Dabei hat sich der Prüfungsausschuss der Daimler AG auch mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsysteins, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie mit Fragen der Compliance befasst. Dies umfasste auch die vom Vorstand beschlossenen Weiterentwicklungen und erforderlichen Anpassungen innerhalb der konzernweiten Compliance-Struktur und -Aktivitäten, beispielsweise den optimierten Due-Diligence-Prozess für Vertriebspartner. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse zu billigen und sich dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands mit dem Vorschlag der Zahlung einer Dividende von 2,20 € je dividendenberechtigter Stückaktie anzuschließen. Der Prüfungsausschuss stimmte ferner dem Bericht des Prüfungsausschusses für das Geschäftsjahr 2012 zu.



Dr. Bernhard Walter, Vorsitzender des Prüfungsausschusses.

Darüber hinaus erörterte der Prüfungsausschuss in dieser Sitzung den Bericht über die im Geschäftsjahr 2012 an den Abschlussprüfer gezahlten Honorare für Prüfungs- und für Nicht-Prüfungsleistungen. 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 2013 zu bestellen. Dabei stützte der Prüfungsausschuss seine Empfehlung auch auf die sehr guten Ergebnisse der vom Prüfungsausschuss im Mai/Juni 2012 durchgeföhrten Qualitätsanalyse der Abschlussprüfung des vorangegangenen Geschäftsjahres. Vorbehaltlich der Wahlentscheidung der Hauptversammlung genehmigte der Ausschuss die mit dem Prüfer für das Geschäftsjahr 2013 zu treffende Honorarvereinbarung. Schließlich befasste sich der Prüfungsausschuss im Rahmen seiner Zuständigkeit mit dem Entwurf der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung 2013 und mit dem Jahresprüfplan der Internen Revision.

Im Jahresverlauf 2013 erörterte der Prüfungsausschuss in den quartalsbezogenen Sitzungen mit dem Vorstand und mit der zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten bestellten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft die Zwischenfinanzberichte vor deren Veröffentlichung, behandelte die jeweiligen Risikoberichte und nahm die Berichte der Fachbereiche Group Compliance und Corporate Audit entgegen. Zudem befasste sich der Ausschuss quartalsweise mit Mitteilungen seitens der Mitarbeiter der Gesellschaft 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. Bis Februar 2013 tauschte sich der Prüfungsausschuss zudem regelmäßig mit dem unabhängigen Monitor, Judge Louis Freeh, aus. Anlässlich seiner letzten Teilnahme

an einer Sitzung des Ausschusses berichtete Judge Freeh von seinen abschließenden Eindrücken zum Stand von Compliance bei Daimler. Judge Freeh erklärte, das Management und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Unternehmens seien äußerst engagiert vorgegangen. Dadurch sei es gelungen, ein Compliance-System auf höchstem Niveau zu etablieren, das jedem Vergleich auf internationaler Ebene standhalte. Der Prüfungsausschuss dankte Judge Freeh für die konstruktive Zusammenarbeit in den vergangenen Jahren.

Die Berichterstattung über Nicht-Prüfungsleistungen des Abschlussprüfers nahm der Prüfungsausschuss in seiner Sitzung im Juni 2013 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 2012 zu analysieren und die Kontrollaufgaben des Prüfungsausschusses hinsichtlich des Rechnungslegungsprozesses, der Funktionsfähigkeit des internen Kontrollsysteams, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems wahrzunehmen. Gestützt auf die vom Prüfungsausschuss gewürdigten Stellungnahmen des Abschlussprüfers wurde in diesem Zusammenhang das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem behandelt. Über den rechnungslegungsbezogenen Bereich hinaus umfasst das interne Kontrollsysteem die Funktionen Interne Revision und Compliance-Management. Der Ausschuss erörterte die Tätigkeitsberichte zum internen Kontroll- und Risikomanagementsystem und befasste sich dabei insbesondere mit Änderungen und Weiterentwicklungen des Systems.

Ebenfalls in der Sitzung im Juni 2013 befasste sich der Prüfungsausschuss mit Neuerungen bei Bilanzierung und Rechnungslegung und weiteren prüfungsausschussrelevanten Entwicklungen; damit nahm der Ausschuss unter anderem die für seine Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wahr. Weiterhin informierte sich das Gremium über den aktuellen Stand der rechtlichen Risiken, über das neue Pension Managementsystem, über den Stand des Währungs- und Liquiditätsmanagements sowie über weitere aktuelle Themen.

In der Sitzung im Juli 2013 befasste sich der Prüfungsausschuss auf Grundlage des Berichts des Konzernbeauftragten für den Datenschutz mit den Schwerpunktthemen und aktuellen Entwicklungen des Bereichs Datenschutz. Zudem nahm der Ausschuss in seiner Sitzung im Oktober 2013 aus aktuellem Anlass Berichte der Leiter der Bereiche Recht und Steuern entgegen.

In einer Sitzung Anfang Februar 2014 behandelte der Prüfungsausschuss im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2013 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Die vorläufigen Kennzahlen wurden in der Jahrespressekonferenz am 6. Februar 2014 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung im Februar 2014 prüfte und erörterte der Ausschuss 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; dies fand im Beisein des Abschlussprüfers statt, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand. Zur Vorbereitung standen den Mitgliedern des Prüfungsausschusses und allen Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem Konzernabschluss nach IFRS und dem zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie dem Corporate Governance Bericht und dem Vergütungsbericht, der Jahresabschluss der Daimler AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands sowie die Prüfungsberichte der KPMG für den Jahresabschluss der Daimler AG und den Konzernabschluss nach IFRS, jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts, sowie die Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses. Die Prüfungsberichte und wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Dabei hat sich der Prüfungsausschuss auch mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsysteams, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems sowie mit Fragen der Compliance auseinandergesetzt. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse zu billigen und sich dem Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands mit dem Vorschlag der Zahlung einer Dividende von 2,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie anzuschließen.

Der Prüfungsausschuss stimmte ferner dem Bericht des Prüfungsausschusses in der vorliegenden Fassung zu.

Darüber hinaus erörterte der Ausschuss in dieser Sitzung den Bericht über die im Geschäftsjahr 2013 an den Abschlussprüfer gezahlten Honorare für Prüfungs- und für Nicht-Prüfungsleistungen. Der Prüfungsausschuss beschloss zudem 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 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 auf der Basis seiner Zuständigkeit mit dem Entwurf der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung 2014 und mit dem Jahresprüfplan der Internen Revision.

Auch im Jahr 2013 führte der Prüfungsausschuss wie in den Vorjahren eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Handlungsbedarf im Hinblick auf die Aufgaben des Ausschusses oder auf den Inhalt, die Frequenz oder den Ablauf der Sitzungen ergab sich dabei nicht.

Stuttgart, im Februar 2014

Der Prüfungsausschuss

Dr. h. c. Bernhard Walter
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, darüber hinaus aber auch der Gesellschaft zugute kommt. Als weltweit tätiges Unternehmen übernehmen wir Verantwortung und wollen im Hinblick auf eine ethische Unternehmensführung Vorreiter sein. Daher verfügt Daimler über ein Vorstandsressort für Integrität und Recht, das den Rechtsbereich, die Compliance-Organisation, den Konzerndatenschutz, den Bereich Integrity Management sowie die Abteilung »Corporate Responsibility Management« umfasst. Es ist unser Ziel, Integrität nachhaltig in unserer Unternehmenskultur zu verankern. Die Weiterentwicklung und Verfestigung von Integrität ist deswegen auch Bestandteil der Zielvereinbarung für die Vorstandsvergütung. Unser unternehmerisches Handeln richten wir unter anderem an den Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen aus. Daimler ist Gründungsmitglied dieser Initiative von Kofi Annan und Mitglied der LEAD-Gruppe.

Dialog, Training und Kommunikation. Daimler fördert integres Verhalten durch vielfältige Maßnahmen. Zu diesen gehört der seit 2011 unternehmensweit geführte Integritätsdialog, der 2013 weltweit fortgesetzt wurde. »Integrität im Dialog« richtet sich an die gesamte Belegschaft und wird von einem ressort-übergreifenden Arbeitskreis gesteuert. Der regelmäßige Austausch zu Fragen der Integrität soll selbstverständlicher Bestandteil unseres Arbeitsalltags werden. Bereichs- und zielgruppenspezifische Angebote sowie eine umfassende Begleitkommunikation – etwa ein eigener Intranetauftritt zum Thema – unterstützen dieses Anliegen.

Unsere im November 2012 in Kraft getretene Richtlinie für integres Verhalten greift Ergebnisse dieses Dialogs auf. Die darin festgehaltenen Verhaltensgrundsätze und Leitlinien für unser Handeln basieren somit auf einem gemeinsamen Werteverständnis. Die konzernweit gültige Richtlinie steht in 22 Sprachen zur Verfügung. Zusätzlich wurde eine Orientierungshilfe für die Anwendung im Alltag erstellt, die auf die am häufigsten gestellten Fragen eingeht. Außerdem steht ein Expertenteam für Fragen rund um die Richtlinie zur Verfügung.

Die Richtlinie für integres Verhalten bildet auch die Grundlage für unser Schulungsangebot zu Integrität und Compliance. Im Jahr 2013 haben wir unseren Trainingsansatz überarbeitet, um die beiden Themengebiete stärker zu verzahnen. Je nach Risiko und Zielgruppe nutzen wir Präsenzschulungen und webbasierte Trainings. Damit möchten wir integres und regelkonformes Verhalten im Unternehmen nachhaltig verankern.

Im Jahr 2013 haben wir ein neues webbasiertes Training entwickelt, das unsere Verhaltensgrundsätze und unser gemeinsames Werteverständnis anschaulich vermittelt. Das Training enthält unter anderem Kapitel zur Korruptionsprävention, zu unserem Hinweisgebersystem BPO und – zusätzlich für Führungskräfte – ein Modul zum Kartellrecht. Das Training ist verpflichtend und richtet sich weltweit an etwa 112.000 Beschäftigte mit E-Mail-Zugang.

Von 2011 bis 2013 haben wir mit unserer Kampagne »fairplay« unsere Beschäftigten weltweit für Integrität und Compliance sensibilisiert – mit Plakaten und Flyern in 19 Sprachen und in über 40 Ländern.

Führungskräfte als Vorbild. Unsere Richtlinie für integres Verhalten definiert die Erwartung, die Daimler an seine Führungskräfte hat. Ihnen kommt durch ihre Vorbildrolle eine besondere Verantwortung für die Integritätskultur bei Daimler zu. Aus diesem Grund haben wir im Jahr 2013 einen Schwerpunkt auf Angebote für diese Zielgruppe gelegt. Dazu zählen Module zu Integrität und Compliance in allen Seminaren für beförderte Führungskräfte. Auch unser Top Management Meeting 2013 drehte sich um das Thema Führungsverantwortung. Außerdem sind Integrität und Compliance wichtige Kriterien in der jährlichen Zielvereinbarung und bei der Zielerreichung unserer Führungskräfte.

Blick von außen durch Beirat. Der im September 2012 ins Leben gerufene »Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung« mit externen Experten aus unterschiedlichen Bereichen begleitet den Integritätsprozess bei Daimler kritisch-konstruktiv. Er kam 2013 drei Mal zusammen, um sich mit Vertretern des Unternehmens zu aktuellen Themen auszutauschen.

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 und passen es an weltweite Entwicklungen, veränderte Risiken sowie neue rechtliche Anforderungen an. Damit verbessern wir kontinuierlich die Effizienz und die Effektivität. Im Jahr 2013 haben wir unsere Prozesse, wie zum Beispiel die Integritätsprüfungen unserer Geschäftspartner, verbessert und Maßnahmen zur Geldwäscheprävention im Güterhandel ausgebaut. Unser CMS unterliegt einer periodischen Prüfung durch die interne Revision und entspricht externen Anforderungen.

Analyse von Compliance-Risiken. In einer weiter verbesserten systematischen Risikoanalyse für das Jahr 2013 haben wir wie in den Jahren zuvor die Compliance-Risiken aller unserer Geschäftseinheiten bewertet. Dabei wurden sowohl qualitative als auch quantitative Indikatoren beurteilt – etwa das jeweilige Geschäftsmodell, relevante Umfeldbedingungen sowie die Art der Vertragspartnerbeziehungen. Die Ergebnisse dieser Analyse sind 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. Um unsere konzernweite Compliance-Organisation weiter als Partner der Geschäftsfelder zu etablieren sowie geschäftsfeld- und marktspezifischen Risiken noch besser zu begegnen, haben wir unsere divisionale Ausrichtung gestärkt. Jedes Geschäftsfeld wird von einem divisionalen oder regionalen Compliance-Beauftragten unterstützt, der die Geschäftseinheiten zu Compliance berät. Zusätzlich achten weltweit lokale Compliance-Ansprechpartner darauf, dass unsere Standards eingehalten werden. Um die Unabhängigkeit gegenüber den Geschäftsfeldern zu gewährleisten, unterstehen die divisionalen oder regionalen Compliance-Beauftragten dem Chief Compliance Officer. Er berichtet direkt an das Mitglied des Vorstands für Integrität und Recht und an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats.

Hinweisgebersystem. Unser Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) dient uns als wertvolle Erkenntnisquelle für mögliche Risiken und konkrete Regelverstöße. Für uns ist es deshalb ein wichtiges Instrument für gute Unternehmensführung.

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. So können wir angemessen reagieren, möglichst noch bevor Schaden für unsere Mitarbeiter und unser Unternehmen entsteht. Voraussetzung für die Akzeptanz eines Hinweisgebersystems ist, dass es fair ausgestaltet ist, dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügt 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 einen unabhängigen Rechtsanwalt als neutralen Mittler beauftragt. Er 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 feste Voraussetzung, um vertrauensvoll zusammenzuarbeiten. Bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner achten wir darauf, dass sie Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Unseren Geschäftspartnern bieten wir je nach Risiko webbasierte Trainings beziehungsweise Präsenzschulungen an. Außerdem haben wir unsere Erwartungen an unsere Geschäftspartner in der Broschüre »Anständige Geschäfte. Unsere gemeinsame Verantwortung.« klar formuliert.

Vergleich mit den US-Behörden: Abschluss Monitorship. Das im Rahmen des Vergleichs mit dem US-Justizministerium vereinbarte dreijährige Monitorship von Louis Freeh endete planmäßig am 31. März 2013. Der Monitor bescheinigte uns, dass wir nach dem Ende des Monitorship einen vorbildlichen Standard bei Integrität und Compliance erreicht haben. Dies ist für uns Ansporn und Verpflichtung, den erreichten Standard zu halten, fortzuentwickeln und den eingeschlagenen Kurs konsequent beizubehalten.

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex.

Seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2012 hat die Daimler AG den vom Bundesministerium der Justiz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der »Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex« in der Fassung vom 15. Mai 2012 mit Ausnahme von Ziffer 3.8 Abs. 3 (Höhe des Selbstbehalts bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat) und einer vorsorglich erklärten Abweichung von Ziffer 5.4.1 Abs. 2 (konkrete Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats) entsprochen. Den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 13. Mai 2013 entspricht die Daimler AG seit deren Bekanntmachung im amtlichen Teil des Bundesanzeigers weiterhin mit den bereits genannten Ausnahmen und der vorsorglich erklärten Abweichung von Ziffer 4.2.3 Abs. 2 S. 6 (betragsmäßige Höchstgrenzen für die Vorstandsvergütung insgesamt und für ihre variablen Vergütungsteile). Die Daimler AG wird den Empfehlungen auch künftig mit den erklärten und erläuterten Abweichungen entsprechen.

Höhe des Selbstbehalts bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat (Ziffer 3.8 Abs. 3): Für die Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der Directors & Officers-Versicherung (D & O-Versicherung) wie in den Vorjahren ein nach Ansicht der Daimler AG angemessener Selbstbehalt vereinbart. Dieser entspricht jedoch nicht dem gesetzlich geforderten Selbstbehalt für Vorstandsmitglieder in Höhe von mindestens 10 Prozent des Schadens bis mindestens zum Eineinhalbachen der festen jährlichen Vergütung. Da die Vergütungsstruktur des Aufsichtsrats auf eine funktionsbezogene fixe Vergütung ohne erfolgsorientierte Bestandteile beschränkt ist, würde ein Selbstbehalt für Aufsichtsratsmitglieder in Höhe des Eineinhalbachen der fixen jährlichen Vergütung im Vergleich zu den Mitgliedern des Vorstands, deren Vergütung aus fixen und erfolgsorientierten Bestandteilen besteht, wirtschaftlich betrachtet zu einem unverhältnismäßigen Ergebnis führen.

Konkrete Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats (Ziffer 5.4.1 Abs. 2). Der Aufsichtsrat hat die Zielvorgaben für die Zahl unabhängiger Aufsichtsratsmitglieder sowie für die Berücksichtigung potenzieller Interessenkonflikte bei seiner Zusammensetzung mangels Einflusses auf die Besetzung der Arbeitnehmerseite auf die Anteilseignerseite beschränkt.

Betragsmäßige Höchstgrenzen für die Vorstandsvergütung insgesamt und für ihre variablen Vergütungsteile (Ziffer 4.2.3 Abs. 2 S. 6):

Diese Empfehlung wurde neu in die Fassung des Kodex vom 13. Mai 2013 aufgenommen. Die Vergütungsvereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern sahen bereits zu diesem Zeitpunkt Höchstgrenzen für Vergütungsbestandteile vor, die jedoch die Anforderungen der neuen Empfehlung noch nicht vollständig erfüllten. Mit Wirkung zum 01. Januar 2014 haben die Vorstandsmitglieder der Aufnahme von Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 6 des Kodex entsprechenden Höchstgrenzen in ihre laufenden Dienstverträge zugestimmt. In den Anpassungsvereinbarungen wurden auch für die noch nicht zur Auszahlung gelangten Jahresbonuszahlungen für die Geschäftsjahre 2012 und 2013 prozentuale Höchstgrenzen bezogen auf die Grundvergütung vereinbart. Die prozentuale Höchstgrenze bezogen auf den Zuteilungswert für die Vergütung aus dem langfristig und aktienorientierten Vergütungsbestandteil, dem sogenannten Performance Phantom Share Plan, wurde auch auf künftig noch fällige Dividendenäquivalente aus vor dem 01. Januar 2014 begebenen und noch laufenden Tranchen erstreckt. Weitergehende rückwirkende Eingriffe in die Vergütung für zurückliegende Geschäftsjahre wären mit Blick auf den Grundsatz der Vertragstreue nicht mehr angemessen und werden nach unserer Auffassung von Ziffer 4.2.3 Abs. 2 S. 6 auch nicht gefordert.

Stuttgart, im Dezember 2013

Für den Aufsichtsrat
Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Für den Vorstand
Dr. Dieter Zetsche
Vorsitzender

Corporate Governance Bericht.

Gute Corporate Governance ist die Grundlage verantwortungsvoller Unternehmensführung.

Vorstand und Aufsichtsrat haben den Anspruch, die Leitung und Überwachung des Unternehmens an national und international anerkannten Standards auszurichten, um den langfristigen Erfolg unseres traditionsreichen Unternehmens nachhaltig zu sichern.

Wesentliche angewandte Prinzipien unserer Unternehmensführung

Deutscher Corporate Governance Kodex. Das deutsche Recht, insbesondere das Aktien-, das Mitbestimmungs- und das Kapitalmarktrecht, sowie die Satzung der Daimler AG bilden den Gestaltungsrahmen für die Corporate Governance des Unternehmens. Zur Ausgestaltung dieses Rahmens gibt der Deutsche Corporate Governance Kodex Empfehlungen und Anregungen. Eine gesetzliche Pflicht, diese Standards zu befolgen, besteht nicht. Nach dem Prinzip »comply or explain« sind Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG aber nach § 161 AktG verpflichtet, jährlich zu den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex eine Entsprechenserklärung abzugeben und Abweichungen von den Kodex-Empfehlungen offenzulegen und zu begründen. Mit den in der Entsprechenserklärung vom Dezember 2013 genannten und begründeten Ausnahmen entsprach und entspricht die Daimler AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Die Entsprechenserklärung ist auf  S. 177 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 Entsprechenserklärungen der vergangenen fünf Jahre und der Corporate Governance Kodex verfügbar.

Den Anregungen des Kodex in der Fassung vom 13. Mai 2013 entsprach und entspricht die Daimler AG mit nur einer Ausnahme: Abweichend von der Anregung in Ziffer 2.3.4 des Deutschen Corporate Governance Kodex wird die Hauptversammlung nicht insgesamt, sondern nur bis zum Ende des Berichts des Vorstands im Internet übertragen. Eine weitergehende Übertragung, insbesondere eine solche der Wortbeiträge der Aktionäre, könnte als nicht gerechtfertigter Eingriff in die Persönlichkeitsphäre empfunden werden. Das Persönlichkeitsrecht des Aktionärs tritt in der gebotenen Abwägung nicht automatisch hinter ein Übertragungsinteresse zurück. Dies wird belegt durch das gesetzliche Erfordernis einer Legitimationsgrundlage für die vollständige Übertragung in der Satzung oder einer Geschäftsordnung der Hauptversammlung.

Standards geschäftlichen Verhaltens. Weitere relevante unternehmensweit angewandte Unternehmensführungspraktiken, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen, sind unsere Standards geschäftlichen Verhaltens. Sie setzen sich aus verschiedenen Dokumenten und Richtlinien zusammen und beruhen auf den Unternehmenswerten Begeisterung, Wertschätzung, Integrität und Disziplin. Eckpfeiler unserer Standards geschäftlichen Verhaltens sind die »Richtlinie für integres Verhalten« und unsere »Business Partner Broschüre«.

Richtlinie für integres Verhalten. Die Richtlinie für integres Verhalten wurde 2012 in Kraft gesetzt und ersetzt die seit 1999 bestehende Verhaltensrichtlinie. Sie definiert die bei Daimler geltenden Verhaltensgrundsätze und Leitlinien für das tägliche Handeln. Dies betrifft sowohl den Umgang miteinander im Unternehmen als auch mit Kunden und Geschäftspartnern. Fairness, Verantwortung und die Achtung von Gesetzen und Rechten sind dabei wesentliche Prinzipien. Die Richtlinie für integres Verhalten 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. 2012 ist unsere Broschüre »Anständige Geschäfte. Unsere gemeinsame Verantwortung.« erschienen, die anhand der »Global Compact«-Prinzipien der Vereinten Nationen aufzeigt, welche Erwartungen das Unternehmen hinsichtlich ethischen Verhaltens im Geschäftsverkehr hat. Weltweit haben seither mehr als 63.000 externe Partner – zum Beispiel alle Lieferanten, Joint-Venture-Partner, Händler, Marketing- und Sponsoring-Partner – die Broschüre erhalten. Auch die Business Partner Broschüre steht im Internet unter  daimler.com/dai/iuc zur Verfügung.

Zusammensetzung und Arbeitsweise von Vorstand, Aufsichtsrat und dessen Ausschüssen ↗ E.01

Der Daimler AG ist durch das deutsche Aktienrecht ein duales Führungssystem gesetzlich vorgegeben, das von einer strikten personellen Trennung zwischen dem Vorstand als Leitungsorgan und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan (Two-tier-Board) gekennzeichnet ist. Danach leitet der Vorstand das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und berät. Eine gleichzeitige Mitgliedschaft in beiden Organen ist nicht zulässig.

Vorstand. Zum 31. Dezember 2013 besteht der Vorstand der Daimler AG aus acht, seit dem 29.01.2014 aus sieben Mitgliedern. Informationen über Aufgabenbereiche und Lebensläufe sind im Internet unter daimler.com/dai/vorstand verfügbar. Über die Mitglieder des Vorstands und ihre Verantwortungsbereiche informieren auch die [S. 12 und 13](#) des Geschäftsberichts. Kein Mitglied des Vorstands nimmt mehr als drei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsgremien von konzernexternen Gesellschaften wahr, die vergleichbare Anforderungen stellen.

Der Vorstand leitet die Daimler AG und den Daimler-Konzern. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats bestimmt der Vorstand die strategische Ausrichtung des Unternehmens und legt die Unternehmensziele fest. Die Mitglieder des Vorstands tragen gemeinsam die Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung. Unbeschadet dieser Gesamtverantwortung führen die einzelnen Mitglieder des Vorstands die ihnen zugewiesenen Ressorts im Rahmen der Vorgaben in eigener Verantwortung. Der Vorstandsvorsitzende koordiniert die Arbeit im Vorstand.

Der Vorstand stellt die Quartals- und Halbjahresberichte des Unternehmens, den Jahresabschluss der Daimler AG, den Konzernabschluss und den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns auf. Er sorgt 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 von grundlegender Bedeutung bedarf der Vorstand der Zustimmung des Aufsichtsrats. In regelmäßigen Abständen berichtet der Vorstand dem Aufsichtsrat über die Strategie des Unternehmens, die Unternehmensplanung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und Compliance. Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands näher festgelegt.

Der Vorstand hat sich eine im Internet unter daimler.com/dai/go verfügbare Geschäftsordnung gegeben, die unter anderem das bei Beschlussfassungen zu beachtende Verfahren regelt und Bestimmungen zur Vermeidung von Interessenkollisionen enthält.

Der Vorstand hat keine Ausschüsse gebildet.

Bei der Besetzung von Führungsfunktionen im Unternehmen achtet der Vorstand auf Vielfalt (Diversity), unter anderem im Hinblick auf die Kriterien Alter, Internationalität und Geschlecht. Die Diversity-Management-Aktivitäten umfassen Diversity-Workshops in den Geschäftsfeldern, in denen hierarchieübergreifend aktuelle Diversity-Herausforderungen und Ideen diskutiert werden, den Aufbau von internen Netzwerken sowie externe Kooperationen mit Bildungseinrichtungen und Mitgliedschaften in ausgewählten Initiativen. Ein zentraler Handlungsschwerpunkt liegt auf der gezielten Förderung von Frauen, unter anderem mit flexiblen Arbeitszeitmodellen, der Bereitstellung von betriebsnahen Krippenplätzen, einem speziellen Mentoring-Programm für Frauen und einem eigenen Programm für die Förderung von weiblichem Nachwuchs in Ingenieurwissenschaften und Technik. Der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen beträgt derzeit 13% und soll bis zum Jahr 2020 auf 20% erhöht werden.

Aufsichtsrat. Nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz besteht der Aufsichtsrat der Daimler AG aus 20 Mitgliedern. Sie werden zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung gewählt. Zur anderen Hälfte besteht der Aufsichtsrat aus Vertretern, die von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Konzerns gewählt werden. Informationen zu den einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrats sind im Internet unter daimler.com/dai/aufsichtsrat und auf den [S. 20 und 21](#) 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 Kontrollsystem, 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.

E.01

Governance-Struktur

Hauptversammlung

Wahl der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat

Aufsichtsrat (10 Anteilseigner- und 10 Arbeitnehmervertreter), Nominierungsausschuss, Prüfungsausschuss, Präsidialausschuss, Vermittlungsausschuss

Bestellung, Überwachung, Beratung

Vorstand

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und abzuberufen. Erstbestellungen erfolgen in der Regel für drei Jahre. Zusätzlich zur maßgeblichen fachlichen Qualifikation unter Berücksichtigung der internationalen Tätigkeit des Unternehmens achtet der Aufsichtsrat bei der Zusammensetzung des Vorstands auch auf Vielfalt (Diversity). Dies gilt insbesondere im Hinblick auf das Alter, die Internationalität, das Geschlecht und andere persönliche Eigenschaften. Der Aufsichtsrat legt ferner das System der Vorstandsvergütung fest, überprüft es regelmäßig und bestimmt die individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder 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.

● S. 119 ff.

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 2013 ist auf den ● S. 14 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 nicht nur die Anforderungen von Gesetz, Satzung und Deutschem Corporate Governance Kodex, sondern 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 eine produktive Zusammenarbeit im Aufsichtsrat und eine qualifizierte Überwachung und Beratung des Vorstands.

Im Hinblick auf seine eigene Zusammensetzung hat der Aufsichtsrat folgende Ziele benannt, die unter Beachtung der unternehmensspezifischen Situation die internationale Tätigkeit des Unternehmens, potenzielle Interessenkonflikte, die Anzahl der unabhängigen Aufsichtsratsmitglieder, eine festzulegende Altersgrenze sowie Vielfalt (Diversity) berücksichtigen und eine angemessene Beteiligung von Frauen vorsehen:

- Um eine angemessene Internationalität sicherzustellen, beispielsweise durch langjährige internationale Erfahrung, erscheinen dem Aufsichtsrat ein Anteil von mindestens 40% internationaler Anteilseignervertreter und eine daraus abgeleitete Quote von mindestens 20% bezogen auf den Gesamtaufsichtsrat als angemessene Zielvorgabe. Ungeachtet der langjährigen internationalen Erfahrung weiterer Aufsichtsratsmitglieder ist diese Zielvorgabe bereits mit Dr. Paul Achleitner, Sari Baldauf, Petraea Heynike, Andrea Jung, Gerard Kleisterlee und Lloyd G. Trotter auf Anteilseignerseite mit 60% und mit Valter Sanches auf Arbeitnehmerseite für den Gesamtaufsichtsrat mit mehr als einem Drittel 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.
Derzeit bestehen bei keinem Anteilseignervertreter Anhaltpunkte 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 sollen und dem Aufsichtsrat keine Mitglieder angehören dürfen, die Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben. Derzeit bestehen bei keinem Anteilseignervertreter konkrete Anhaltpunkte für relevante Beziehungen oder Umstände, insbesondere zur Gesellschaft oder zu Mitgliedern des Vorstands, die gegen die Unabhängigkeit sprechen. Kein Mitglied des Aufsichtsrats übt Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus.

- Der Aufsichtsrat hat entschieden, die Regelaltersgrenze für seine Mitglieder anzupassen. Er hat die Geschäftsordnung dahingehend geändert, 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 sollen der Kreis potenzieller Aufsichtsratskandidaten erweitert 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.
- Hinsichtlich der angemessenen Berücksichtigung 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 Anteilseignerseite 30% Frauen vertreten. Mit den im Berichtszeitraum auf Arbeitnehmerseite neu gewählten Gremiumsmitgliedern Dr. Sabine Maaßen und Elke Tönjes-Werner beträgt der Frauenanteil im Gesamtaufsichtsrat 25%.

Mit der Person des Vorsitzenden Dr. Manfred Bischoff gehört dem Aufsichtsrat ein ehemaliges Mitglied des Vorstands an. Nach seinem Ausscheiden aus dem Vorstand im Dezember 2003 wurde er nach einer mehr als zweijährigen Cooling-off-Period erstmals im April 2006 in den Aufsichtsrat und nach einer mehr als dreijährigen Cooling-off-Period erstmals im April 2007 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. Kein Mitglied des Aufsichtsrats gehört dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft an oder übt eine Organfunktion oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus. Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen die für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Die Daimler AG unterbreitet ihren Aufsichtsratsmitgliedern bei Bedarf 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. 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. 21 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, soweit das Unternehmen nicht nach § 161 Aktiengesetz eine Abweichung davon erklärt hat. Der Präsidialausschuss entscheidet auch über die Erteilung der Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern, berichtet dem Aufsichtsrat laufend und unverzüglich über von ihm erteilte Zustimmungen und legt dem Aufsichtsrat einmal jährlich eine Gesamtliste der Nebentätigkeiten jedes Vorstandsmitglieds zur Genehmigung vor.

Ferner berät und entscheidet der Präsidialausschuss über Fragen der Corporate Governance, zu der er auch Empfehlungen an den Aufsichtsrat gibt. Er unterstützt und berät den Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie dessen Stellvertreter und bereitet die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Nominierungsausschuss. Der Nominierungsausschuss besteht aus mindestens drei Mitgliedern, die von den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Er ist als einziger Aufsichtsratsausschuss ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt 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.

Sowohl der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Dr. h. c. Bernhard Walter, als auch das Mitglied des Prüfungsausschusses, Dr. Clemens Börsig, verfügen als unabhängige Mitglieder über Sachverständ auf dem Gebiet der Rechnungslegung und über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses und der Abschlussprüfung, dem Risiko- und Compliance Management System und 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 entgegen, das für Beschwerden und Informationen über etwaige Richtlinienverstöße, Straftaten oder fragwürdige Buchhaltungs-, Rechnungslegungs- und Buchprüfungsbelange eingerichtet ist. Er lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Beschwerden und Hinweise informieren.

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 Herr Mathieu Meyer. 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 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 Geschäftsjahrs 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 2013 veröffentlichten Informationen einschließlich Jahres-, Quartals- und Halbjahresfinanzberichten, Pressemitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen bedeutender Aktionäre, Präsentationen und Audioaufzeichnungen aus Analysten- und Investorenveranstaltungen und Telefonkonferenzen sowie den Finanzkalender. Im Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen, beispielsweise des Geschäftsberichts und der Zwischenberichte, sowie der Termin der Hauptversammlung frühzeitig bekannt gegeben. Der Finanzkalender ist zudem auf der hinteren Umschlagseite des Geschäftsberichts abgedruckt. Veröffentlichungen erfolgen auch in englischer Sprache.

Aktienbesitz von Vorstand und Aufsichtsrat, Directors' Dealings

Am 31. Dezember 2013 waren 0,24 Mio. Aktien oder Optionen auf Aktien der Daimler AG (0,022 % der ausgegebenen Aktien) im Besitz von Mitgliedern des Vorstands. Zu diesem Stichtag besaßen Mitglieder des Aufsichtsrats 0,03 Mio. Aktien oder Optionen der Daimler AG (0,002 % der ausgegebenen Aktien).

Mitglieder des Vorstands und Aufsichtsrats sowie ihnen nach Maßgabe des § 15a Wertpapierhandelsgesetzes nahestehende Personen haben im Geschäftsjahr 2013 die in der unten stehenden Tabelle aufgelisteten Geschäfte mit Aktien der Daimler AG oder sich darauf beziehenden Finanzinstrumenten getätigt.

E.02 Die Daimler AG veröffentlicht diese Transaktionen unverzüglich, nachdem sie dem Unternehmen mitgeteilt wurden. Aktuelle Informationen sind im Internet unter daimler.com/dai/dd abrufbar.

Risikomanagement und Rechnungslegung

Das Risikomanagement im Konzern. Daimler verfügt über ein Risikomanagementsystem, das der Größe und globalen Ausrichtung des Unternehmens gerecht wird. [vgl. S. 129 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 Abs. 1 HGB ergänzend anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften. Nähere Erläuterungen zu den IFRS sind im Finanzteil des Geschäftsberichts dargestellt. [Anmerkung 1](#) des Konzernanhangs. Der Jahresabschluss der Daimler AG, also der Konzernmuttergesellschaft, wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Beide Abschlüsse werden von einer unabhängigen, von der Hauptversammlung zum Abschlussprüfer gewählten Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüft.

Die Zwischenberichterstattung erfolgt auf Konzernebene nach den Standards der IFRS für die Zwischenberichterstattung, wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind, sowie im Hinblick auf den Zwischenlagebericht nach den anwendbaren Vorschriften des Wertpapierhandelsgesetzes. Zwischenfinanzberichte werden der prüferischen Durchsicht durch einen unabhängigen, von der Hauptversammlung gewählten Wirtschaftsprüfer unterzogen.

Erklärung zur Unternehmensführung

Die nach § 289a HGB abzugebende Erklärung zur Unternehmensführung wird gleichzeitig mit dem Geschäftsbericht einschließlich Corporate Governance Bericht unter daimler.com/dai/euf veröffentlicht und steht dort zum Abruf bereit.

E.02

Directors' Dealings (Geschäfte von Führungspersonen und diesen nahestehenden Personen nach § 15a WpHG) im Jahr 2013

Datum	Name	Funktion	Art und Ort der Transaktion	Stückzahl	Kurs/Preis	Gesamtvolumen
19.09.2013	Dr. Weber, Frank	Mitglied des Aufsichtsrats	Veräußerung neuer Aktien, Frankfurt	4.000	58,76 €	235.040 €
19.09.2013	Dr. Weber, Frank	Mitglied des Aufsichtsrats	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen (außerbörslich)	4.000	43,57 €	174.280 €
17.07.2013	Dr. Zetsche, Dieter	Vorsitzender des Vorstands	Erwerb von Aktien, Frankfurt	22.000	52,08 €	1.145.760 €
15.07.2013	Dr. Zetsche, Dieter	Vorsitzender des Vorstands	Veräußerung neuer Aktien, Frankfurt	150.000	51,89 €	7.783.500 €
15.07.2013	Dr. Zetsche, Dieter	Vorsitzender des Vorstands	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen (außerbörslich)	150.000	43,57 €	6.535.500 €
08.05.2013	Renschler, Andreas	Vorstand	Erwerb von Aktien, Frankfurt	3.490	43,18 €	150.698 €
06.05.2013	Renschler, Andreas	Vorstand	Veräußerung neuer Aktien, Frankfurt	45.000	43,45 €	1.955.250 €
06.05.2013	Renschler, Andreas	Vorstand	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen (außerbörslich)	45.000	43,57 €	1.960.650 €
08.05.2013	Prof. Dr. Weber, Thomas	Vorstand	Erwerb von Aktien, Frankfurt	4.650	43,24 €	201.066 €
06.05.2013	Prof. Dr. Weber, Thomas	Vorstand	Veräußerung neuer Aktien, Frankfurt	60.000	43,45 €	2.607.000 €
06.05.2013	Prof. Dr. Weber, Thomas	Vorstand	Erwerb von Aktien durch Ausübung von Optionen (außerbörslich)	60.000	43,57 €	2.614.200 €

Konzernabschluss.

Umsatzerlöse

Bilanz

Steuern

At-Equity

Kapital



Zins

Der nachfolgend dargestellte Konzernabschluss wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt. Der Konzernabschluss berücksichtigt auch zusätzliche Anforderungen gemäß § 315a (1) des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB).

F | Konzernabschluss.

186	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung		
187	Konzern-Gesamtergebnisrechnung		
188	Konzernbilanz		
189	Konzern-Kapitalflussrechnung		
190	Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals		
192	Konzernanhang		
192	1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze	222	20. Eigenkapital
203	2. Schätzungen und Beurteilungen im Rahmen der Rechnungslegung	225	21. Aktienorientierte Vergütung
205	3. Wesentliche Zu- und Abgänge von Unternehmensanteilen und sonstigen Vermögenswerten und Schulden	229	22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
206	4. Umsatzerlöse	235	23. Rückstellungen für sonstige Risiken
206	5. Funktionskosten	236	24. Finanzierungsverbindlichkeiten
208	6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	237	25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten
208	7. Übriges Finanzergebnis	237	26. Rechnungsabgrenzungsposten
208	8. Zinserträge und Zinsaufwendungen	237	27. Übrige Verbindlichkeiten
209	9. Ertragsteuern	238	28. Konzern-Kapitalflussrechnung
212	10. Immaterielle Vermögenswerte	238	29. Rechtliche Verfahren
214	11. Sachanlagen	240	30. Finanzgarantien, Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen
214	12. Vermietete Gegenstände	242	31. Finanzinstrumente
215	13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen	250	32. Management von Finanzrisiken
218	14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen	257	33. Segmentberichterstattung
220	15. Verzinsliche Wertpapiere	260	34. Kapitalmanagement
220	16. Übrige finanzielle Vermögenswerte	260	35. Ergebnis je Aktie
221	17. Übrige Vermögenswerte	261	36. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen
221	18. Vorräte	263	37. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
222	19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	264	38. Honorare des Abschlussprüfers
		264	39. Zusätzliche Angaben

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

F.01

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)		
	Anmerkung	2013	2012 (angepasst) ¹	2013	2012 (angepasst) ¹	2013	2012 (angepasst) ¹
in Millionen €							
Umsatzerlöse	4	117.982	114.297	103.460	100.747	14.522	13.550
Umsatzkosten	5	-92.457	-88.821	-80.154	-77.572	-12.303	-11.249
Bruttoergebnis vom Umsatz		25.525	25.476	23.306	23.175	2.219	2.301
Vertriebskosten	5	-10.875	-10.455	-10.414	-10.060	-461	-395
Allgemeine Verwaltungskosten	5	-3.865	-3.974	-3.337	-3.337	-528	-637
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5	-4.101	-4.179	-4.101	-4.179	–	–
Sonstige betriebliche Erträge	6	1.530	1.507	1.467	1.446	63	61
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-399	-291	-380	-276	-19	-15
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	13	3.345	1.198	3.344	1.214	1	-16
Übriges Finanzergebnis	7	-349	-462	-342	-456	-7	-6
Zinserträge	8	212	233	212	232	–	1
Zinsaufwendungen	8	-884	-937	-878	-925	-6	-12
Ergebnis vor Ertragsteuern²		10.139	8.116	8.877	6.834	1.262	1.282
Ertragsteuern	9	-1.419	-1.286	-874	-825	-545	-461
Konzernergebnis		8.720	6.830	8.003	6.009	717	821
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		1.878	402				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis		6.842	6.428				
Ergebnis je Aktie (in €)							
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		35					
Unverwässert		6,40	6,02				
Verwässert		6,40	6,02				

1 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

2 Die Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 33 enthalten.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung¹.

F.02

	Daimler-Konzern	
	2013	2012 (angepasst) ²
in Millionen €		
Konzernergebnis	8.720	6.830
Unrealisierte Verluste aus der Währungsumrechnung	-1.531	-502
Unrealisierte Gewinne aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	28	164
Unrealisierte Gewinne aus derivativen Finanzinstrumenten	802	702
Unrealisierte Gewinne aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	16	7
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-685	371
Versicherungsmathematische Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-1	-192
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	1.119	-2.281
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	1.118	-2.473
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	433	-2.102
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-19	-115
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	452	-1.987
Gesamtergebnis	9.153	4.728
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	1.859	287
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	7.294	4.441

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können Anmerkung 20 entnommen werden.

2 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

Konzernbilanz.

F.03

Anmerkung	Daimler-Konzern			Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)				
	2013	31. Dezember	1. Januar	2013	31. Dezember	2013	31. Dezember			
		2012 (angepasst) ¹	2012 (angepasst) ¹		2012 (angepasst) ¹		2012 (angepasst) ¹			
in Millionen €										
Aktiva										
Immaterielle Vermögenswerte	10	9.388	8.885	8.259	9.289	8.808	99	77		
Sachanlagen	11	21.779	20.599	19.180	21.732	20.546	47	53		
Vermietete Gegenstände	12	28.160	26.058	22.811	13.207	12.163	14.953	13.895		
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	13	3.432	4.304	4.304	3.419	4.291	13	13		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	27.769	27.062	25.007	-29	-33	27.798	27.095		
Verzinsliche Wertpapiere	15	1.666	1.539	947	6	9	1.660	1.530		
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	3.523	3.890	2.957	-767	-216	4.290	4.106		
Aktive latente Steuern	9	1.829	2.733	2.820	1.348	2.178	481	555		
Übrige Vermögenswerte	17	531	534	383	-1.818	-1.753	2.349	2.287		
Langfristige Vermögenswerte	98.077	95.604	86.668		46.387	45.993	51.690	49.611		
Vorräte	18	17.349	17.720	17.081	16.648	17.075	701	645		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	7.803	7.543	7.849	7.208	6.864	595	679		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	23.001	21.998	20.560	-14	-17	23.015	22.015		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.053	10.996	9.576		9.845	9.887	1.208	1.109		
Verzinsliche Wertpapiere	15	5.400	4.059	1.334	5.297	3.832	103	227		
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	2.718	2.070	2.007	-6.670	-6.625	9.388	8.695		
Übrige Vermögenswerte	17	3.117	3.072	2.711	447	536	2.670	2.536		
Kurzfristige Vermögenswerte	70.441	67.458	61.118		32.761	31.552	37.680	35.906		
Summe Aktiva	168.518	163.062	147.786		79.148	77.545	89.370	85.517		
Passiva										
Gezeichnetes Kapital	3.069	3.063	3.060							
Kapitalrücklagen	11.850	12.026	11.895							
Gewinnrücklagen	27.628	22.017	20.332							
Übrige Rücklagen	133	799	389							
Eigene Anteile	—	—	—							
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	42.680	37.905	35.676							
Nicht beherrschende Anteile	683	1.425	1.582							
Eigenkapital	20	43.363	39.330	37.258	36.767	33.238	6.596	6.092		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	22	9.869	11.299	7.866	9.726	11.151	143	148		
Rückstellungen für Ertragsteuern		823	727	2.498	823	726	0	1		
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	5.270	5.150	5.309	5.152	4.992	118	158		
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	44.746	43.340	35.466	13.542	10.950	31.204	32.390		
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	1.701	1.750	1.943	1.575	1.613	126	137		
Passive latente Steuern	9	892	268	418	-1.300	-1.808	2.192	2.076		
Rechnungsabgrenzungsposten	26	2.728	2.444	2.118	2.283	1.989	445	455		
Übrige Verbindlichkeiten	27	18	38	56	15	32	3	6		
Langfristige Schulden	66.047	65.016	55.674		31.816	29.645	34.231	35.371		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.086	8.832	9.515		8.778	8.515	308	317		
Rückstellungen für Ertragsteuern		517	1.006	1.030	438	900	79	106		
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	6.619	6.292	6.782	6.230	5.983	389	309		
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	32.992	32.911	26.701	-12.218	-8.067	45.210	40.978		
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	6.575	6.699	7.798	4.797	5.023	1.778	1.676		
Rechnungsabgrenzungsposten	26	1.868	1.640	1.548	1.351	1.153	517	487		
Übrige Verbindlichkeiten	27	1.451	1.336	1.480	1.189	1.155	262	181		
Kurzfristige Schulden	59.108	58.716	54.854		10.565	14.662	48.543	44.054		
Summe Passiva	168.518	163.062	147.786		79.148	77.545	89.370	85.517		

1 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung¹.

F.04

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft (ungeprüfte Zusatzinformationen)		Daimler Financial Services (ungeprüfte Zusatzinformationen)	
	2013	2012 (angepasst) ²	2013	2012 (angepasst) ²	2013	2012 (angepasst) ²
in Millionen €						
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.139	8.116	8.877	6.834	1.262	1.282
Abschreibungen	4.368	4.067	4.343	4.042	25	25
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-3.345	-278	-3.380	-339	35	61
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	193	-768	193	-768	-	-
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-592	-840	-475	-677	-117	-163
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-695	138	-757	565	62	-427
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	610	-621	602	-662	8	41
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-5.334	-4.395	267	803	-5.601	-5.198
Vermietete Fahrzeuge	-2.990	-3.676	-263	-126	-2.727	-3.550
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	2.240	-741	1.950	-462	290	-279
Gezahlte Ertragsteuern	-1.309	-2.102	-1.044	-1.683	-265	-419
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	3.285	-1.100	10.313	7.527	-7.028	-8.627
Zugänge zu Sachanlagen	-4.975	-4.827	-4.956	-4.804	-19	-23
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-1.932	-1.830	-1.894	-1.800	-38	-30
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	180	196	170	189	10	7
Erwerb von Anteilsbesitz	-969	-764	-964	-759	-5	-5
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	2.414	1.767	2.413	1.766	1	1
Erwerb verzinslicher Wertpapiere	-6.566	-8.089	-6.072	-6.756	-494	-1.333
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere	4.991	4.742	4.524	4.057	467	685
Sonstige Ein- und Auszahlungen	28	-59	12	-59	16	-
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.829	-8.864	-6.767	-8.166	-62	-698
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	845	-68	-432	-373	1.277	305
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	37.602	36.904	5.271	9.539	32.331	27.365
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	-31.987	-22.590	-5.537	-4.724	-26.450	-17.866
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-2.349	-2.346	-2.349	-2.346	-	-
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-269	-387	-268	-380	-1	-7
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	101	65	96	60	5	5
Erwerb eigener Aktien	-24	-25	-24	-25	-	-
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-73	-47	-73	-47	-	-
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilen an Tochtergesellschaften ohne Beherrschungsverlust	9	-	9	-	-	-
Interne Eigenkapitaltransaktionen	-	-	-75	11	75	-11
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	3.855	11.506	-3.382	1.715	7.237	9.791
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-254	-122	-206	-97	-48	-25
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	57	1.420	-42	979	99	441
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	10.996	9.576	9.887	8.908	1.109	668
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	11.053	10.996	9.845	9.887	1.208	1.109

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können Anmerkung 28 entnommen werden.

2 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals¹.

F.05

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen (angepasst) ³	Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung (angepasst)	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2012 vor Anpassungen	3.060	11.895	24.228	1.049	71
Effekte aus Erstanwendung IAS 19R	-	-	-3.862	-52	-
Effekt aus Anpassung Altersteilzeit	-	-	-34	-	-
Stand zum 1. Januar 2012 nach Anpassungen²	3.060	11.895	20.332	997	71
Konzernergebnis	-	-	6.428	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-4.008	-481	163
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	1.611	-	-
Gesamtergebnis	-	-	4.031	-481	163
Dividenden	-	-	-2.346	-	-
Veränderung durch Stock Options	-	1	-	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	3	33	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	102	-	-	-
Sonstiges	-	-5	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2012	3.063	12.026	22.017	516	234
Stand zum 1. Januar 2013 vor Anpassungen	3.063	12.026	27.977	530	234
Effekte aus Erstanwendung IAS 19R	-	-	-5.919	-14	-
Effekt aus Anpassung Altersteilzeit	-	-	-41	-	-
Stand zum 1. Januar 2013 nach Anpassungen²	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

1 Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 20 entnommen werden.

2 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

3 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 2013 auf 4.983 (2012: 6.139) Mio. € nach Steuern.

Übrige Rücklagen Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden						
Derivative Finanzinstrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanzinvestitionen	Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital (angepasst)	Nicht beherrschende Anteile (angepasst)	Summe Eigenkapital (angepasst)	
in Millionen €						
-651	-28	-	39.624	1.713	41.337	Stand zum 1. Januar 2012 vor Anpassungen
-	-	-	-3.914	-131	-4.045	Effekte aus Erstanwendung IAS 19R
-	-	-	-34	-	-34	Effekt aus Anpassung Altersteilzeit
-651	-28	-	35.676	1.582	37.258	Stand zum 1. Januar 2012 nach Anpassungen
-	-	-	6.428	402	6.830	Konzernergebnis
988	56	-	-3.282	-155	-3.437	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
-287	-29	-	1.295	40	1.335	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
701	27	-	4.441	287	4.728	Gesamtergebnis
-	-	-	-2.346	-387	-2.733	Dividenden
-	-	-	1	-	1	Veränderung durch Stock Options
-	-	-	36	33	69	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
-	-	-25	-25	-	-25	Erwerb eigener Aktien
-	-	25	25	-	25	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	-	102	-178	-76	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
-	-	-	-5	88	83	Sonstiges
50	-1	-	37.905	1.425	39.330	Stand zum 31. Dezember 2012
50	-1	-	43.879	1.631	45.510	Stand zum 1. Januar 2013 vor Anpassungen
-	-	-	-5.933	-206	-6.139	Effekte aus Erstanwendung IAS 19R
-	-	-	-41	-	-41	Effekt aus Anpassung Altersteilzeit
50	-1	-	37.905	1.425	39.330	Stand zum 1. Januar 2013 nach Anpassungen
-	-	-	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

Konzernanhang.

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Der Konzernabschluss der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»Daimler« oder »der Konzern«) wurde unter Anwendung von § 315a HGB (Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (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 18. Februar 2014 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS. Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2013 verpflichtend in der EU anzuwendenden IFRS.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und im Geschäftsjahr erstmals angewendete IFRS. Im Dezember 2011 hat das IASB Änderungen an IFRS 7 »Financial Instruments: disclosures« im Zusammenhang mit der Saldierung von Finanzinstrumenten veröffentlicht. Die erweiterten Offenlegungspflichten beziehen sich sowohl auf saldierte Finanzinstrumente als auch auf solche, die nicht saldiert wurden, aber Globalverrechnungsvereinbarungen oder ähnlichen Vereinbarungen unterliegen. Die Änderungen an IFRS 7 treten erstmals für Berichtsjahre in Kraft, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen und sind rückwirkend anzuwenden. Weitere Informationen können Anmerkung 31 entnommen werden.

Im Mai 2011 hat das IASB IFRS 13 »Fair Value Measurement« veröffentlicht, der die Regelungen über die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert, die bisher in den einzelnen IFRS enthalten sind, in einem einzigen Standard zusammenführt und durch eine einheitliche Regelung ersetzt. In Übereinstimmung mit den Übergangsvorschriften des IFRS 13 hat der Konzern die neuen Vorschriften prospektiv ab dem 1. Januar 2013 angewendet. Wesentliche Auswirkungen aus der Erstanwendung auf die Bewertung von Vermögenswerten und Schulden ergeben sich nicht. Die erweiterten Angaben können Anmerkung 31 entnommen werden.

Im Juni 2011 hat das IASB Änderungen an IAS 19 »Employee Benefits« veröffentlicht. Die Änderungen an IAS 19 sind grundsätzlich mit retrospektiver Wirkung verpflichtend auf Abschlüsse für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2013 beginnen. Daimler hat die berichteten Vorjahreswerte um die Effekte aus den Änderungen des IAS 19 angepasst.

Bei Daimler führen die Änderungen des IAS 19 insgesamt zu folgenden wesentlichen Effekten:

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Der Konzern hat bisher die Korridormethode angewendet. Mit Abschaffung der Korridormethode durch den geänderten IAS 19 wirken sich die im Konzern vorhandenen versicherungsmathematischen Verluste unmittelbar in der Konzernbilanz aus und führen zu einer Erhöhung der Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie zu einer Verringerung des Eigenkapitals. Da die versicherungsmathematischen Verluste im sonstigen Ergebnis zu erfassen sind, bleibt die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zukünftig frei von Effekten aus der Amortisierung des den Korridor übersteigenden Betrags. Zudem wird der Nettozinsansatz eingeführt. Damit wird die Nettopenningsverpflichtung mit dem Diskontierungszinssatz verzinst, der der Bewertung der Bruttopenningsverpflichtung zugrunde liegt. Da die Nettopenningsverpflichtung um etwaiges Planvermögen gekürzt ist, wird durch diese Berechnung für das Planvermögen eine Verzinsung in Höhe des Diskontierungszinssatzes angenommen.

Verpflichtungen aus Altersteilzeit. Infolge der in IAS 19 geänderten Definition für Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses stellen die im Rahmen von Altersteilzeitvereinbarungen zugesagten Aufstockungsbeträge nunmehr andere langfristig fällige Leistungen an Arbeitnehmer dar. Aufstockungsbeträge sind damit nicht länger im Zeitpunkt der Vereinbarung eines Altersteilzeitvertrags mit ihrem Gesamtbetrag zurückzustellen, sondern es erfolgt eine ratierliche Ansammlung der Aufstockungsbeträge über die betreffenden aktiven Dienstjahre der altersteilzeitbegünstigten Arbeitnehmer. Damit ergibt sich eine Verringerung der Rückstellungen aus Altersteilzeit.

Tabelle [F.06](#) zeigt die Auswirkungen der Anwendung des IAS 19 auf die wesentlichen Posten der Konzernbilanz zum 1. Januar 2012 sowie zum 31. Dezember 2012.

Die Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr 2012 sind in Tabelle [F.07](#) dargestellt.

Das unverwässerte und das verwässerte Ergebnis je Aktie erhöhten sich im Geschäftsjahr 2012 um jeweils 0,31 €.

Unter Beibehaltung der Bilanzierung des IAS 19 in seiner nicht geänderten Fassung hätten sich die in den Tabellen [F.08](#) und [F.09](#) dargestellten Auswirkungen auf die Konzernbilanz und die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ergeben.

Das unverwässerte und das verwässerte Ergebnis je Aktie wären im Geschäftsjahr 2013 jeweils um 0,46 € geringer.

Der EBIT-Effekt aus der Beibehaltung des nicht geänderten IAS 19 resultiert im Wesentlichen aus dem Abgang der Beteiligung an der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS). Bei unveränderter Anwendung der Korridormethode hätte sich ein um die versicherungsmathematischen Verluste höherer at-equity-Buchwert ergeben, der zu einem geringeren Abgangsergebnis geführt hätte.

Mit Umstellung auf den geänderten IAS 19 erfolgte eine Überprüfung der Berechnung von Altersteilzeitverpflichtungen. In der Folge wurden die Verpflichtungen aus dem Erfüllungs-rückstand im Sinne des IAS 8.42 angepasst. Dementsprechend wurden die Verpflichtungen zum 31. Dezember 2012 bzw. 1. Januar 2012 um 58 Mio. € bzw. 48 Mio. € erhöht; die Auswirkung nach Steuern auf das Eigenkapital beläuft sich auf 41 Mio. € bzw. 34 Mio. €. Die Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und das Ergebnis je Aktie des Jahres 2012 sind von untergeordneter Bedeutung.

Durch Änderungen an IAS 1 »Presentation of Items of Other Comprehensive Income« sind die Posten des sonstigen Ergebnisses, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden, getrennt von den Posten des sonstigen Ergebnisses darzustellen, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden. Daimler kommt den veränderten Ausweispflichten ab dem 1. Januar 2013 nach.

F.06

Effekte aus der Umstellung des IAS 19 auf die Konzernbilanz

	31. Dezember 2012	1. Januar 2012
in Millionen €		
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	-342	-357
Übrige Vermögenswerte	-33	-37
Eigenkapital	-6.139	-4.045
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	8.264	4.682
Rückstellungen für sonstige Risiken	-347	-334
Saldo aus aktiven und passiven latenten Steuern	-2.153	-697

F.07

Effekte aus der Umstellung des IAS 19 auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2012
in Millionen €	
Umsatzkosten	-27
Vertriebskosten	-4
Allgemeine Verwaltungskosten	-1
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	208
Übriges Finanzergebnis	39
Zinsergebnis	193
Ertragsteuern	-66
Konzernergebnis	342

F.08

Effekte aus der Beibehaltung des IAS 19 auf die Konzernbilanz

	31. Dezember 2013
in Millionen €	
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	-51
Übrige Vermögenswerte	33
Eigenkapital	4.558
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-6.708
Rückstellungen für sonstige Risiken	413
Saldo aus aktiven und passiven latenten Steuern	1.719

F.09

Effekte aus der Beibehaltung des IAS 19 auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2013
in Millionen €	
EBIT	-492
Zinsergebnis	-62
Ertragsteuern	59
Konzernergebnis	-495

Die Änderungen an IAS 36 »Recoverable Amount Disclosures for Non-Financial Assets« werden im Jahr 2013 vorzeitig angewendet. Demnach ist keine verpflichtende Angabe des erzielbaren Betrags für zahlungsmittelgenerierende Einheiten erforderlich.

Die übrigen erstmals zum 1. Januar 2013 verpflichtend in der EU anzuwendenden Standards hatten keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und noch nicht angewandte IFRS. Im Mai 2011 hat das IASB drei neue Standards herausgegeben, die die Bilanzierung von Beteiligungen eines berichtenden Unternehmens im Konzernabschluss regeln. Die Standards wurden im Dezember 2012 von der EU übernommen. 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«. IFRS 10 führt ein einheitliches Konsolidierungsmodell für alle Unternehmen auf der Grundlage von Beherrschung ein. Nach dem neuen Konzept liegt Beherrschung vor, wenn das potentielle Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das potentielle Tochterunternehmen hat, es an positiven und negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann. Daimler erwartet keine wesentlichen Auswirkungen aus der Anwendung des neuen Standards.

Mit IFRS 11 »Joint Arrangements« wird die Bilanzierung von gemeinschaftlich geführten Aktivitäten neu geregelt. Die Regelungen des IAS 31 »Interests in Joint Ventures« und SIC-13 »Jointly Controlled Entities – Non-Monetary Contributions by Ventures« werden durch IFRS 11 ersetzt. 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. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit hingegen 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. Für Gemeinschaftsunternehmen ist die Equity-Methode anzuwenden. Da die derzeit bei Daimler identifizierten gemeinschaftlichen Tätigkeiten keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss haben, werden diese weiterhin nach der Equity-Methode bzw. zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

IFRS 12 »Disclosure of Interests in Other Entities« regelt die Angabepflichten in Bezug auf Anteile an anderen Unternehmen. Dazu werden unter anderem bestehende Angaben aus mehreren bereits veröffentlichten Standards in IFRS 12 zusammengeführt.

Daimler wird die neuen Konsolidierungsstandards zum verpflichtenden Erstanwendungszeitpunkt für IFRS-Anwender in der EU ab dem 1. Januar 2014 mit retrospektiver Wirkung anwenden.

Die übrigen geänderten Standards und Interpretationen werden voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben.

Veröffentlichte, von der EU noch nicht übernommene und noch nicht angewandte IFRS. IFRS 9 »Financial Instruments« spiegelt die erste und dritte Phase des IASB-Projekts zum Ersatz von IAS 39 wider und behandelt neben der Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten auch Vorschriften zum »General Hedge Accounting«. Finanzielle Vermögenswerte werden danach zukünftig entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten oder zum Fair Value klassifiziert und bewertet. Die Vorschriften für finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich aus IAS 39 übernommen. Mit der im November 2013 veröffentlichten Änderung des IFRS 9 wurde die verpflichtende Erstanwendung ab dem 1. Januar 2015 aufgehoben. Ein neuer Erstanwendungszeitpunkt wird erst festgelegt, wenn der Standard vollständig vorliegt. Erst dann ist ein Endorsement durch die EU vorgesehen. Die Untersuchung der Auswirkungen aus der Anwendung des IFRS 9 auf den Konzernabschluss ist noch nicht abgeschlossen.

Die übrigen veröffentlichten, von der EU noch nicht übernommenen, geänderten Standards werden voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns haben. Bei Anerkennung dieser Standards durch die EU, die verpflichtend erst in späteren Geschäftsjahren anzuwenden sind, plant Daimler derzeit keine vorzeitige Anwendung dieser Standards.

Darstellung. Die Darstellung in der Bilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres oder innerhalb eines längeren normalen Geschäftszyklus fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden grundsätzlich als langfristige Posten dargestellt.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Um den Vertrieb bestimmter, im Konzern 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 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 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 Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Industriegeschäft bzw. Daimler Financial Services im Einklang mit IFRS darzustellen. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

Bewertung. Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie zum Beispiel zur Veräußerung verfügbarer finanzieller Vermögenswerte, derivativer Finanzinstrumente oder abgesicherter Grundgeschäfte sowie Pensionen und ähnlicher Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die für die Ausnahmen angewandten Bewertungsmethoden werden nachfolgend beschrieben.

Grundsätze der Konsolidierung. Der Konzernabschluss umfasst zusätzlich zum Abschluss der Daimler AG grundsätzlich die Abschlüsse aller Tochtergesellschaften einschließlich Zweckgesellschaften (Special Purpose Entities), auf welche die Daimler AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. Beherrschung bedeutet die unmittelbare oder mittelbare Möglichkeit, die Finanz- und Geschäftspolitik einer anderen Gesellschaft zu bestimmen, sodass der Konzern einen Nutzen aus den Tätigkeiten dieser Gesellschaft zieht. Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse der konsolidierten Tochtergesellschaften werden grundsätzlich zum Bilanzstichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Die Abschlüsse der Daimler AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften werden unter Beachtung einheitlich geltender Ansatz- und Bewertungsprinzipien aufgestellt. Alle wesentlichen konzerninternen Salden und Transaktionen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Tochtergesellschaften einschließlich Zweckgesellschaften werden eliminiert.

Unternehmen, bei denen Daimler einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann (assoziierte Unternehmen) und Gesellschaften, bei denen Daimler die Führung mit einem Partner gemeinschaftlich ausübt (Gemeinschaftsunternehmen), werden grundsätzlich at-equity in den Konzernabschluss einbezogen.

Tochterunternehmen, assizierte Unternehmen sowie Gemeinschaftsunternehmen, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von untergeordneter Bedeutung sind, werden grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen. Die gesamten Bilanzsummen dieser Gesellschaften hätten einen Anteil von rund 1% an der Konzernbilanzsumme; die Summe der Umsatzerlöse und der Ergebnisse nach Steuern würde sich auf rund 1% der Konzernumsatzerlöse und des Konzernergebnisses belaufen.

Tabelle [F.10](#) zeigt die Zusammensetzung des Konzerns.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert.

Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns ohne Verlust der Kontrolle vermindert bzw. erhöht, werden als erfolgsneutrale Transaktion zwischen Eigenkapitalgebern abgebildet.

Zur Refinanzierung des Konzerns veräußert Daimler auch Finanzforderungen, insbesondere Forderungen aus dem Leasing- und Fahrzeuggeschäft, an Zweckgesellschaften. Dabei werden die wesentlichen Risiken der übertragenen Forderungen regelmäßig zurückbehalten. Gemäß IAS 27 »Consolidated and Separate Financial Statements« und der Standing Interpretations Committee (SIC) Interpretation 12 »Consolidation – Special Purpose Entities« müssen diese Zweckgesellschaften konsolidiert werden. Dementsprechend verbleiben die übertragenen finanziellen Vermögenswerte in der Konzernbilanz.

F.10

Zusammensetzung des Konzerns

	2013	2012
Konsolidierte Tochterunternehmen		
Inland	49	50
Ausland	271	287
Zu Anschaffungskosten bilanzierte Tochterunternehmen		
Inland	35	40
Ausland	57	69
At-equity bewertete Tochterunternehmen		
Inland	0	1
Ausland	3	3
Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen		
Inland	21	22
Ausland	38	41
	474	513

Anteile an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert.

Im Erwerbszeitpunkt wird eine positive Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens bzw. des Gemeinschaftsunternehmens ermittelt und als Geschäftswert (»Investor Level Goodwill«) angesetzt. Der Geschäftswert wird in den Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestition einbezogen. Bei einem sukzessiven Anteilserwerb, durch den maßgeblicher Einfluss bzw. gemeinschaftliche Führung erstmals erlangt wird, erfolgt die Bilanzierung grundsätzlich in Anlehnung an IFRS 3 »Business Combinations«. D. h. die bisher gehaltenen Anteile werden zum 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.

Wenn sich der Status eines Beteiligungsunternehmens von Gemeinschaftsunternehmen zu assoziiertem Unternehmen ändert, wendet Daimler weiterhin die Equity-Methode an und realisiert Gewinn oder Verlust nur bezüglich der Verminderung des Anteils an dem Beteiligungsunternehmen.

Daimler überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob objektive Hinweise auf Wertminderungen bei assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen vorliegen. Liegen solche Hinweise vor, ermittelt der Konzern den Wertberichtigungsbedarf. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung, wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und Nutzungswert. Eine Wertminderung oder Wertaufholung wird in der 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 assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet.

Daimlers Anteil an Verwässerungsgewinnen und -verlusten, die dadurch entstehen, dass der Konzern oder andere Anteileigener an Kapitalerhöhungen von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nicht teilnehmen, werden im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen berücksichtigt.

Sofern in Einzelfällen die Abschlüsse von assoziierten Unternehmen oder Gemeinschaftsunternehmen nicht rechtzeitig vorliegen, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste mit einem zeitlichen Versatz von ein bis drei Monaten in den Konzernabschluss einbezogen. Bedeutende Geschäftsvorfälle werden jedoch ohne Zeitversatz bilanziert (siehe auch Anmerkung 13).

Fremdwährungsumrechnung. Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden finanzielle Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung mit den Stichtagskursen umgerechnet; die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Gewinne und Verluste aus der Umrechnung von zur Veräußerung verfügbaren Eigenkapitalanteilen werden direkt im sonstigen Ergebnis erfasst.

Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Gesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Umrechnungsdifferenzen werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen. Die Posten des Eigenkapitals werden mit historischen Kursen geführt. Die Gewinn- und Verlustrechnungen und die Kapitalflussrechnungen werden mit den entsprechenden Periodendurchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse des US-Dollars und des Japanischen Yens, der für Daimler wesentlichsten ausländischen Währungen, haben sich wie in Tabelle [F.11](#) dargestellt entwickelt.

F.11

Wechselkurse des US-Dollars

	2013	2012
	1€ =	1€ =
Mittelkurs am 31. Dezember	1,3791	1,3194
Periodendurchschnittskurse		
1. Quartal	1,3206	1,3108
2. Quartal	1,3062	1,2826
3. Quartal	1,3242	1,2502
4. Quartal	1,3610	1,2967

Wechselkurse des Japanischen Yens

	2013	2012
	1€ =	1€ =
Mittelkurs am 31. Dezember	144,7200	113,6100
Periodendurchschnittskurse		
1. Quartal	121,7900	103,9900
2. Quartal	129,0700	102,7400
3. Quartal	131,0200	98,3000
4. Quartal	136,4800	105,1200

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Umsatzrealisierung. Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn der Eigentums- und Gefahrenübergang an den Kunden erfolgt ist, der Betrag der Umsatzerlöse verlässlich bestimmt und von dessen Bezahlung ausgegangen werden kann. Die Umsatzerlöse werden abzüglich von Erlösschmälerungen, wie z. B. Skonti und Preisnachlässe, ausgewiesen.

Aufgrund unterschiedlicher markt- und produktabhängiger Faktoren, wie z. B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden, setzt Daimler Verkaufsangebote ein. Der Konzern setzt zu einem Zeitpunkt seiner Wahl unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein, einschließlich finanzieller Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen.

Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert. Sofern Darlehen unterhalb marktüblicher Zinssätze begeben werden, erfolgt der Ansatz der Forderungen in Höhe des Barwerts, und die Umsatzerlöse werden um die gewährten Zinsvorteile gekürzt. Sofern subventionierte Leasinggebühren im Rahmen von Finance Leases vereinbart werden, wird der Umsatz aus dem Fahrzeugverkauf um die Höhe des gewährten Zinsvorteils gekürzt.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine verlängerte, separat berechnete Gewährleistung an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam realisiert. Die Realisierung erfolgt proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Sofern Erfahrungswerte nur unzureichend vorliegen, werden die Erträge linear realisiert. Ein Verlust aus diesen Verträgen wird im jeweils aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die Summe der erwarteten Kosten für vertragliche Leistungen die abgegrenzten Umsatzerlöse übersteigt.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien oder verbilligten Wartungsverträgen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen auf Grundlage ihrer geschätzten beizulegenden Zeitwerte.

Fahrzeugverkäufe, bei denen der Konzern eine Restwertgarantie gewährt, werden als Operating Lease bilanziert. Restwertgarantien verpflichten Daimler entweder zu Ausgleichszahlungen an den Kunden, wenn bei Wiederverkauf des Fahrzeugs der vom Kunden erzielte Erlös unter dem garantierten Restwert liegt, oder zum Rückkauf des Fahrzeugs nach einer festgelegten Laufzeit zu einem garantierten Betrag. Gewinne und Verluste aus dem Wiederverkauf der Fahrzeuge sind im Bruttoergebnis vom Umsatz in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthalten.

Erlöse aus Operating Leases werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Gegenstand von Operating Leases sind auch Konzernprodukte, die Daimler Financial Services von konzernunabhängigen Händlern erwirbt und an Endkunden vermietet. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Fahrzeuge aufgrund der abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse. Der mit diesen Fahrzeugen beim Verkauf an die Händler erzielte Umsatz liegt nach Einschätzung des Konzerns in der Größenordnung des Zugangs zum Vermietvermögen bei Daimler Financial Services. Im Jahr 2013 betragen die Zugänge zu den Vermieteten Gegenständen bei Daimler Financial Services rund 8 (2012: rund 8) Mrd. €.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten.

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, soweit sie nach IAS 38 »Intangible Assets« nicht aktivierungspflichtig sind, werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls erfolgswirksam erfasst.

Fremdkapitalkosten. Fremdkapitalkosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls aufwandswirksam erfasst, sofern sie nicht direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können und deshalb zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts gehören. Die Abschreibungen auf die aktivierte Fremdkapitalkosten werden in den Umsatzkosten ausgewiesen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand. Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden von dem Buchwert des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust erfasst. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam als sonstige betriebliche Erträge erfasst, in der auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

Zinserträge und Zinsaufwendungen. In den Zinserträgen und Zinsaufwendungen sind Zinserträge aus Wertpapieranlagen, aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Zinsaufwendungen aus Schulden enthalten. Zudem gehen Zinsen und Änderungen der Marktwerte im Zusammenhang mit Zinssicherungsgeschäften sowie Erträge und Aufwendungen aus der Verteilung von Agien bzw. Disagien in diese Posten ein. Die Zinskomponenten aus leistungsorientierten Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen sind ebenfalls unter diesen Posten ausgewiesen.

Eine Ausnahme von diesen Grundsätzen wird für Daimler Financial Services gemacht. Hier werden die Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Übriges Finanzergebnis. Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge aus Finanzvorgängen gezeigt, die nicht in den Zinserträgen oder Zinsaufwendungen bzw. bei Daimler Financial Services nicht in den Umsatzerlösen oder Umsatzkosten enthalten sind. Zum Beispiel sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken in diesem Posten enthalten.

Ertragsteuern. Die laufenden Ertragsteuern werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen des Jahres sowie den nationalen Steuervorschriften berechnet. Darüber hinaus beinhalten die laufenden Steuern des Jahres auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht veranlagte Jahre sowie Zinszahlungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Die Veränderung der aktiven und passiven latenten Steuern spiegelt sich in den Ertragsteuern wider. Eine Ausnahme hiervon stellen die im sonstigen Ergebnis oder erfolgsneutral direkt im Eigenkapital vorzunehmenden Veränderungen dar.

Aktive und passive latente Steuern werden auf Basis von temporären Unterschieden zwischen den bilanziellen und steuerlichen Wertansätzen einschließlich Unterschieden aus Konsolidierung, Verlustvorträgen und Steuergutschriften ermittelt. Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -vorschriften zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gültig sind oder in Kürze gelten werden. Aktive latente Steuern werden in dem Umfang erfasst, in dem zu versteuerndes Einkommen auf Ebene der relevanten Finanzbehörde für die Nutzung der abzugsfähigen temporären Differenzen zur Verfügung steht. Daimler nimmt eine Wertberichtigung auf aktive latente Steuern vor, wenn es nicht wahrscheinlich ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen wird.

Für unsichere Ertragsteuerpositionen, bei denen das Risiko besteht, dass sie nicht realisiert werden können, wird eine Steuerrückstellung gebildet bzw. bei Bestehen eines Verlustvortrags die aktive Latenz hierauf reduziert. Der Einschätzung wird die beste Schätzung der erwarteten Steuerzahlung zugrunde gelegt.

Ergebnis je Aktie. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG durch den gewogenen Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird. Das verwässerte Ergebnis je Aktie berücksichtigt zusätzlich alle aufgrund von Stock-Option-Plänen möglicherweise auszugebenden Aktien.

Geschäftswerte. Der Betrag, um den die Summe der übertragenen Gegenleistung im Rahmen einer Unternehmensakquisition die Zeitwerte der einzeln anteilig identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigt, wird als Geschäftswert angesetzt. Geschäftswerte werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt.

Im Rahmen eines Kontrollerwerbs werden nicht beherrschende Anteile grundsätzlich zum entsprechenden Anteil des zu Zeitwerten bewerteten identifizierbaren Nettovermögens angesetzt.

Sonstige immaterielle Vermögenswerte. Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Eine Änderung von einer unbegrenzten auf eine begrenzte Nutzungsdauer wird prospektiv vorgenommen.

Immaterielle Vermögenswerte (mit Ausnahme von Entwicklungskosten) mit begrenzter Nutzungsdauer werden grundsätzlich linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben (drei bis zehn Jahre) und immer dann auf Wertminderung geprüft, wenn Anzeichen vorliegen, dass der immaterielle Vermögenswert wertgemindert sein könnte. Die Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden als Schätzungsänderung behandelt. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden in den Funktionskosten berücksichtigt.

Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden aktiviert, wenn die Ansatzkriterien von IAS 38 erfüllt sind. Nach der erstmaligen Aktivierung wird der Vermögenswert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungen geführt. Aktivierte Entwicklungskosten beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilige Gemeinkosten und werden linear über die geplante Produktlebensdauer (maximal zehn Jahre) abgeschrieben. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten sind Bestandteil der Herstellungskosten und werden denjenigen Fahrzeugen und Komponenten zugeordnet, durch die sie verursacht worden sind. Beim Verkauf der Vorräte bzw. Fahrzeuge werden sie in den Umsatzkosten berücksichtigt.

Sachanlagen. Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Die Kosten für selbst erstellte Anlagen beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten. Soweit relevant, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch und Beseitigung des Vermögenswerts und die Wiederherstellung des Standorts. Sachanlagen, die im Rahmen eines Finance Lease bilanziert werden, sind mit dem niedrigeren Wert aus dem Barwert der Mindestleasingzahlungen und dem Zeitwert des Leasinggegenstands, abzüglich kumulierter Abschreibungen und sonstiger kumulierter Wertminderungen, berücksichtigt. Die Abschreibung erfolgt linear; Restwerte der Vermögenswerte werden entsprechend berücksichtigt.

Die Nutzungsdauern, über die die Sachanlagen abgeschrieben werden, können Tabelle [F.12](#) entnommen werden.

Leasing. Als Leasingverträge gelten alle Vereinbarungen, die das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts für einen festgelegten Zeitraum gegen Zahlung übertragen. Dies gilt auch für Vereinbarungen, bei denen die Übertragung eines solchen Rechts nicht ausdrücklich beschrieben ist. Der Konzern nutzt als Leasingnehmer Sachanlagen und vermietet als Leasinggeber seine Produkte. Anhand der Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob dem Leasingnehmer (sogenannte Finance Leases) oder dem Leasinggeber (sogenannte Operating Leases) das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand zuzurechnen ist. Mietaufwendungen aus Operating Leases, bei denen der Konzern als Leasingnehmer auftritt, werden über die entsprechenden Leasingzeiträume linear berücksichtigt. Vermietete Gegenstände, die Daimler als Leasinggeber bei Operating Leases bilanziert, werden zu Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten aktiviert und über die Leasingdauer linear auf die erwarteten Restwerte abgeschrieben. Leasingverträge über veräußerte und zurückgemietete Vermögenswerte (Sale and Lease back) werden nach denselben Grundsätzen im Konzernabschluss dargestellt.

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 dem Nutzungswert. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, die bei Daimler den berichtspflichtigen Segmenten entsprechen, bestimmt Daimler den jeweiligen erzielbaren Betrag zunächst als Nutzungswert und vergleicht diesen mit den entsprechenden Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). Der Nutzungswert wird durch Diskontierung erwarteter zukünftiger Zahlungsströme (Cash Flows) aus der fortgeführten Nutzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die zukünftigen Zahlungsströme werden auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung des Werthaltigkeitstests gültigen, vom Vorstand verabschiedeten langfristigen Planung bestimmt. Diese Planung basiert auf Erwartungen im Hinblick auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie die Profitabilität der Produkte. Die mehrjährige Planung umfasst den Zeitraum bis 2020 und deckt damit überwiegend die Produktlebenszyklen unseres Fahrzeuggeschäfts ab. Die gerundeten, segmentspezifisch ermittelten, für die Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen risikoangepassten Zinssätze betragen gegenüber dem Vorjahr unverändert 8 % nach Steuern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Industriegeschäfts sowie 9 % nach Steuern für Daimler Financial Services. Während für Daimler Financial Services der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoangepassten Zinssatz der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Industriegeschäfts die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (WACC – weighted average cost of capital) zugrunde. Deren Ermittlung erfolgt auf Basis des Capital-Asset-Pricing-Modells (CAPM) unter Berücksichtigung der aktuellen Markterwartungen. Zur Ermittlung des risikoangepassten Zinssatzes für Zwecke des Werthaltigkeitstests werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren, Kapitalstrukturdaten sowie den Fremdkapitalkostensatz verwendet. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts (Terminal Value) abgebildet, der grundsätzlich keine Zuwächse berücksichtigt. Darüber hinaus werden verschiedene Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese zeigen auf, dass auch 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.

F.12

Nutzungsdauern für Sachanlagen

Gebäude und Grundstückseinrichtungen	10 bis 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	6 bis 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 30 Jahre

Zu jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung, soweit diese sich nicht auf Geschäftswerte bezieht, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesen Fällen führt Daimler eine teilweise oder vollständige Wertaufholung durch; dabei wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht. Der erhöhte Buchwert darf jedoch den Buchwert nicht übersteigen, der ermittelt worden wäre (abzüglich planmäßiger Abschreibungen), wenn in früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre.

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen. Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen als zur Veräußerung bestimmt, wenn die Voraussetzungen des IFRS 5 »Non-current assets held for sale and discontinued operations« erfüllt sind. In diesem Fall werden die Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern mit dem niedrigeren Betrag aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Im Falle einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine entsprechende Wertaufholung; diese ist auf die zuvor für den Vermögenswert oder die Veräußerungsgruppe erfasste Wertminderung begrenzt. Der Konzern weist diese Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen grundsätzlich gesondert in der Bilanz aus.

Vorräte. Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Der Nettoveräußerungswert ergibt sich aus dem erwarteten Verkaufserlös abzüglich noch anfallender Kosten. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten werden grundsätzlich nach der Einzelzuordnungsmethode ermittelt und beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die dafür angefallen sind, die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Bei gleichartigen Vorräten, die in einer größeren Stückzahl vorliegen und untereinander austauschbar sind, erfolgt die Zuordnung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten nach der Durchschnittsmethode. Bei selbst erstellten unfertigen und fertigen Erzeugnissen beinhalten die Herstellungskosten auch produktionsbezogene Gemeinkosten basierend auf einer Normalauslastung.

Finanzinstrumente. Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Als finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten erfasste Finanzinstrumente werden grundsätzlich getrennt ausgewiesen. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald Daimler Vertragspartei des Finanzinstruments wird.

Der erstmalige Ansatz von Finanzinstrumenten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Für die Folgebewertung werden die Finanzinstrumente einer der in IAS 39 »Financial Instruments: Recognition and Measurement« aufgeführten Bewertungskategorien zugeordnet. Dem Erwerb oder der Emission direkt zurechenbare Transaktionskosten werden bei der Ermittlung des Buchwerts berücksichtigt, wenn die Finanzinstrumente nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Wenn Handelstag und Erfüllungstag (d.h. Tag der Lieferung) auseinanderfallen, wählt Daimler den Handelstag für die erstmalige bilanzielle Erfassung bzw. den bilanziellen Abgang.

Finanzielle Vermögenswerte. Finanzielle Vermögenswerte beinhalten insbesondere Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber Kreditinstituten, Kassenbestände, derivative finanzielle Vermögenswerte sowie marktgängige Wertpapiere und Finanzinvestitionen.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte umfassen die zu Handelszwecken gehaltenen finanziellen Vermögenswerte.

Als zu Handelszwecken gehalten werden dabei Derivate (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden) eingestuft, die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sowie Aktien oder verzinsliche Wertpapiere, die mit der Absicht der kurzfristigen Veräußerung erworben wurden. Gewinne oder Verluste aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden erfolgswirksam erfasst.

Kredite und Forderungen. Kredite und Forderungen sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbaren Zahlungen, die nicht auf einem aktiven Markt notiert sind, wie z.B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen oder Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Nach dem erstmaligen Ansatz werden die Kredite und Forderungen zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich Wertminderungen bewertet. Gewinne und Verluste werden im Konzernergebnis erfasst, wenn die Kredite und Forderungen wertgemindert oder ausgebucht werden. Die Zinseffekte aus der Anwendung der Effektivzinsmethode werden ebenfalls erfolgswirksam erfasst.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte, die als zur Veräußerung verfügbar und nicht in eine der vorstehend genannten Kategorien eingeordnet sind. Diese Kategorie enthält unter anderem Eigenkapitalinstrumente und Schuldtitel wie beispielsweise Staatsanleihen, Industrianleihen 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 Nettobasis herbeizuführen, oder gleichzeitig mit der Verwertung des betreffenden Vermögenswertes die dazugehörige Verbindlichkeit abzulösen.

Finanzielle Verbindlichkeiten. Finanzielle Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, derivative finanzielle Verbindlichkeiten und andere Verbindlichkeiten.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Nach der erstmaligen Erfassung werden die finanziellen Verbindlichkeiten unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten umfassen zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten. Als zu Handelszwecken gehalten werden Derivate eingestuft (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden), die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Verbindlichkeiten, die zu Handelszwecken gehalten werden, sind erfolgswirksam im Konzernergebnis enthalten.

Derivative Finanzinstrumente und Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen. Derivative Finanzinstrumente werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem kommerziellen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Zins-, Währungs- und Rohstoffpreisrisiken.

Eingebettete Derivate werden vom Basisvertrag, der nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird, getrennt, wenn die Beurteilung ergibt, dass die wirtschaftlichen Merkmale und Risiken des eingebetteten Derivats nicht eng mit den wirtschaftlichen Merkmalen und Risiken des Basisvertrags verbunden sind.

Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert börsennotierter Derivate entspricht dem positiven oder negativen Marktwert. Liegen keine Marktwerte vor, werden diese mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle berechnet, wie z. B. Discounted-Cash-Flow-Modelle oder Optionspreismodelle. Derivate werden als Vermögenswert ausgewiesen, wenn deren beizulegender Zeitwert positiv ist, und als Verbindlichkeit, wenn deren beizulegender Zeitwert negativ ist.

Wenn die Vorgaben des IAS 39 zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfüllt sind, designiert und dokumentiert Daimler die Sicherungsbeziehung ab diesem Zeitpunkt als Fair Value Hedge, als Cash Flow Hedge oder Absicherung von Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb. Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswerts oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Bei einem Cash Flow Hedge werden hochwahrscheinliche zukünftige Zahlungsströme aus erwarteten Transaktionen oder zu zahlende bzw. zu erhaltende

schwankende Zahlungsströme im Zusammenhang mit einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit abgesichert. Die Dokumentation der Sicherungsbeziehungen beinhaltet die Ziele und Strategie des Risikomanagements, die Art der Sicherungsbeziehung, das gesicherte Risiko, die Bezeichnung des Sicherungsinstruments und des Grundgeschäfts sowie eine Beschreibung der Methode zur Effektivitätsmessung. Die Sicherungsbeziehungen werden hinsichtlich der Erreichung einer Kompensation der Risiken aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Zahlungsströme in Bezug auf das abgesicherte Risiko als in hohem Maße wirksam eingeschätzt und regelmäßig dahingehend untersucht, ob sie während der gesamten Berichtsperiode, für die sie designiert waren, hocheffektiv waren.

Zeitwertänderungen der Derivate werden regelmäßig im Konzernergebnis oder im sonstigen Ergebnis berücksichtigt, je nachdem, ob es sich bei den Sicherungsbeziehungen um Fair Value Hedges oder Cash Flow Hedges handelt. Bei Fair Value Hedges werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte erfolgswirksam im Konzernergebnis erfasst. Die Zeitwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils nach Steuern zunächst im sonstigen Ergebnis berücksichtigt. Die Umbuchung in die Gewinn- und Verlustrechnung erfolgt zeitgleich mit der Ergebniswirkung der abgesicherten Grundgeschäfte. Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen werden unmittelbar im Konzernergebnis berücksichtigt.

Werden derivative Finanzinstrumente nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen, weil die Voraussetzungen für ein Hedge Accounting nicht oder nicht mehr erfüllt sind, werden diese als zu Handelszwecken gehalten eingestuft und zum beizulegenden Zeitwert ergebniswirksam bewertet.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen. Die Bewertung von leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 »Employee Benefits« nach der »Projected Unit Credit Method«. Planvermögen, die angelegt sind, um leistungsbasierte Pensionszusagen und andere ähnliche Versorgungsleistungen zu decken, werden mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet und mit den entsprechenden Verpflichtungen verrechnet. Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen der Annahmen für die Bewertung leistungsbasierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, die sich direkt in der Konzernbilanz bzw. in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung auswirken.

Der Saldo aus leistungsisierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen und Planvermögen (Nettopensionsverpflichtung oder Nettopensionsvermögen) wird mit dem der Bewertung der Brutto-Pensionsverpflichtung 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 und Eventualverbindlichkeiten. 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 aus dem Abgang von Sachanlagen mit ihrem beizulegenden Zeitwert ab der Periode, in der die Verpflichtung begründet wird.

Restrukturierungsrückstellungen werden im Zusammenhang mit Maßnahmen gebildet, die den Umfang oder die Art der Ausführung der Geschäftstätigkeit eines Segments oder einer Geschäftseinheit wesentlich verändern. In den überwiegenden Fällen bedingen diese Maßnahmen Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten. Angesetzt werden Restrukturierungsrückstellungen, wenn mit der Umsetzung eines detaillierten und formellen Plans begonnen oder dieser bereits kommuniziert wurde.

Aktienorientierte Vergütung. Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt, sowie eigenkapitalbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente erfolgt.

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts von eigenkapitalbasierten Vergütungsplänen erfolgt grundsätzlich mittels eines modifizierten Black-Scholes-Optionspreismodells zum Gewährungszeitpunkt und bestimmt den gesamten Personalaufwand, der über den Erdienzeitraum erfolgswirksam erfasst und gegen die Kapitalrücklage verrechnet wird.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und die Verpflichtung wird als Rückstellung ausgewiesen. Der anteilige Aufwand der Periode entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Bilanzstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividendenäquivalents und wird in den Funktionskosten ausgewiesen.

Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung. Gezahlte Zinsen 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 Zahlungsmittelzu- und -abflüsse sowohl im Planungszeitraum als auch für die Zeiträume danach zu treffen. Die Einschätzungen beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte. Auf Basis der im Jahr 2013 durchgeführten Werthaltigkeitstests übersteigen die erzielbaren Beträge die Nettovermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns erheblich.

Sofern bei at-equity bewerteten Finanzinvestitionen objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen, sind ebenfalls Schätzungen und Beurteilungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag zu bestimmen. In diesem Zusammenhang sind Annahmen über die künftige Geschäftsentwicklung zu treffen, um die erwarteten zukünftigen Cash Flows dieser Finanzinvestition abzuleiten. Die Buch- und Marktwerte der börsennotierten at-equity bewerteten Finanzinvestitionen können Anmerkung 13 entnommen werden.

Werthaltigkeit von vermieteten Gegenständen. Der Konzern überprüft regelmäßig die wertbestimmenden Faktoren seiner vermieteten Fahrzeuge. Dabei sind vor allem die Restwerte der Fahrzeuge nach Ablauf der Leasinglaufzeit einzuschätzen, die einen wesentlichen Teil der zukünftig erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse aus vermieteten Gegenständen darstellen. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen getroffen werden bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise. Diese Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Gutachten sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie z. B. historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten. Auf der Grundlage der ermittelten Restwerte wird die planmäßige Abschreibung festgelegt; sofern sich die Restwertewartung verändert, führt dies entweder zur prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, bei einem signifikanten Abfallen der Restwerterwartung, zu einer außерplanmäßigen Wertminderung. Wird die planmäßige Abschreibung prospektiv angepasst, wirkt sich eine veränderte Restwerteschätzung nicht unmittelbar aus, sondern gleichmäßig verteilt über die Restlaufzeit des Leasingvertrags.

Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Der Konzern schätzt regelmäßig das Ausfallrisiko seiner Forderungen aus Finanzdienstleistungen ein. In diesem Zusammenhang werden viele Faktoren berücksichtigt; diese umfassen Erfahrungswerte hinsichtlich eingetretener Kreditausfälle, die Größe und Zusammensetzung einzelner Portfolios, aktuelle wirtschaftliche Ereignisse und Rahmenbedingungen sowie die aktuellen Marktwerte bzw. die Angemessenheit der Kreditsicherheiten. Veränderte wirtschaftliche Rahmenbedingungen können die Bonität unserer Kunden beeinträchtigen und zudem auch abnehmende Gebrauchtfahrzeugpreise zur Folge haben. Abnehmende Gebrauchtwagenpreise wirken sich unmittelbar auf die Marktwerte der sicherungsübereigneten Fahrzeuge aus. Sollten sich Einschätzung und Beurteilung dieser Faktoren ändern, beeinflusst dies die Höhe der zu bildenden Wertberichtigungen und wirkt sich auf das Konzernergebnis aus. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkungen 14 und 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 Fahrzeugleasings oder bei Einführung neuer Arten von Produktgarantien gebildet. Um die Rückstellungshöhe zu bestimmen, müssen Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle sowie möglicher Rückruf- und Rückkaufaktionen pro Baureihe getroffen werden. Diese Einschätzungen basieren auf Erfahrungswerten hinsichtlich in der Vergangenheit erfolgter Schadensanfällen bzw. -verläufe. Ferner umfassen die Einschätzungen Annahmen über die Höhe der potentiellen Reparaturkosten pro Fahrzeug und die Auswirkungen möglicher Zeit- oder Kilometerbeschränkungen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst.

Weitere Informationen zu Rückstellungen für sonstige Risiken können der Anmerkung 23 entnommen werden.

Haftungs- und Prozessrisiken. Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Sofern einzelnen oder mehreren dieser Klagen stattgegeben würde, könnten sich hierdurch erhebliche Schaden- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtsstreitigkeiten oder behördlichen Untersuchungen liegen häufig komplexe rechtliche Fragestellungen zugrunde und sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Entsprechend ist die Beurteilung, ob zum Stichtag eine gegenwärtige Verpflichtung als Ergebnis eines Ereignisses in der Vergangenheit besteht, ob ein zukünftiger Mittelabfluss wahrscheinlich und die Verpflichtung verlässlich schätzbar ist, in einem erheblichen Maß mit Einschätzungen durch das Management verbunden. Daimler beurteilt den jeweiligen Stand eines Verfahrens regelmäßig, auch unter Einbeziehung externer Anwälte. Es ist daher möglich, dass die Höhe der Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren aufgrund neuer zukünftiger Entwicklungen angepasst werden muss. Veränderungen von Schätzungen und Prämissen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertragslage des Konzerns haben. Die Beendigung eines Verfahrens kann Daimler zu Zahlungen zwingen, die über die zurückgestellten Beträge hinausgehen. Es ist auch möglich, dass der Ausgang einzelner Verfahren, für die keine Rückstellungen gebildet werden konnten, den Konzern zu Zahlungen zwingt, die am 31. Dezember 2013 weder betragsmäßig noch in Bandbreiten hinreichend genau bestimmbar waren. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Fälle das Ergebnis oder den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode wesentlich beeinflussen kann, werden sich daraus möglicherweise ergebende Verpflichtungen nach unserer Einschätzung nicht nachhaltig auf die Vermögenslage des Konzerns auswirken. Erläuterungen zu rechtlichen Verfahren können Anmerkung 29 entnommen werden.

Pensionsverpflichtungen. 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 Tochtergesellschaften basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen Gesetzen und Verordnungen. Die im Abschluss dargestellten Steuerpositionen unterliegen wegen ihrer Komplexität möglicherweise einer abweichenden Interpretation durch Steuerpflichtige einerseits und lokale Finanzbehörden andererseits. Für die Ermittlung von aktiven latenten Steuern sind die künftig zu versteuernden Einkommen sowie die Zeitpunkte, zu denen die aktiven latenten Steuern realisiert werden, einzuschätzen. Dabei werden unter anderem die geplanten Ergebnisse aus der operativen Geschäftstätigkeit, die Ergebniswirkungen aus der Umkehrung von zu versteuernden temporären Differenzen sowie realisierbare Steuerstrategien mit berücksichtigt. Da künftige Geschäftsentwicklungen unsicher sind und sich teilweise der Steuerung durch den Konzern entziehen, sind die zu treffenden Annahmen im Zusammenhang mit der Bilanzierung von aktiven latenten Steuern in erheblichem Maß mit Unsicherheiten verbunden. Daimler beurteilt zu jedem Bilanzstichtag die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern auf Basis der geplanten steuerpflichtigen Einkommen in künftigen Geschäftsjahren; sofern der Konzern davon ausgeht, dass künftige Steuervorteile mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50% teilweise oder vollständig nicht realisiert werden können, wird eine Wertberichtigung auf die aktiven latenten Steuern vorgenommen. Weitere Informationen enthält Anmerkung 9.

3. Wesentliche Zu- und Abgänge von Unternehmensanteilen und sonstigen Vermögenswerten und Schulden

Zugänge

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. Die Beteiligung an BAIC Motor wird nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Gleichzeitig erhöht BAIC Motor seinen Anteil am gemeinsamen Joint Venture Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) um 1 % auf 51%; Daimler erhöht seinen Anteil an der gemeinsamen Vertriebsgesellschaft Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. ebenfalls um 1 % auf 51 %. Für weitere Informationen zu dieser Transaktion siehe Anmerkungen 13 und 36.

Abgänge

EADS. 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 an der Beteiligung wird in Anmerkung 13 erläutert.

MBtech Group. Im Dezember 2011 hatten Daimler und die AKKA Technologies SA einen Vertrag zum Verkauf eines 65 %-Anteils an der damaligen Tochtergesellschaft MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group) unterzeichnet. Die Transaktion wurde am 12. April 2012 abgeschlossen. In diesem Zusammenhang entstand im Jahr 2012 ein Mittelzufluss von 48 Mio. € und ein Ergebnis vor Steuern von 10 Mio. €; diese Beträge sind überwiegend dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Die verbleibende Beteiligung an der MBtech Group wird nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Zum Zeitpunkt des Abschlusses der Transaktion betrugen die Vermögenswerte bzw. Schulden der MBtech Group 85 bzw. 78 Mio. €; in den Vermögenswerten waren Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente von 8 Mio. € enthalten.

F.13

Umsatzerlöse

	2013	2012
in Millionen €		
Erlöse aus dem Verkauf von Produkten	103.594	100.531
Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften	10.966	10.166
Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services	3.040	3.224
Erlöse aus der Erbringung von sonstigen Dienstleistungen	382	376
	117.982	114.297

F.14

Umsatzkosten

	2013	2012
in Millionen €		
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	-82.979	-80.617
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	-4.376	-3.813
Refinanzierungskosten bei Daimler Financial Services	-1.578	-1.861
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-416	-390
Übrige Umsatzkosten	-3.108	-2.140
	-92.457	-88.821

4. Umsatzerlöse

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse des Konzerns kann Tabelle [F.13](#) entnommen werden.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern [F.92](#) und Regionen [F.94](#) ist in Anmerkung 33 dargestellt.

5. Funktionskosten

Umsatzkosten. Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle [F.14](#) dargestellt.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 1.134 (2012: 982) Mio. € sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

Vertriebskosten. Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2013 auf 10.875 (2012: 10.455) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebseinzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten. Im Jahr 2013 betragen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 3.865 (2012: 3.974) 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 2013 bei 4.101 (2012: 4.179) 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.

Daimler Trucks. Mit dem Ziel, durch eine stärkere Nutzung von Skaleneffekten seine Rentabilität zu steigern, hat Daimler Trucks im Januar 2013 Personalanpassungen angekündigt. In Brasilien wurde im ersten Quartal 2013 ein freiwilliges Ausscheidensprogramm im Verwaltungsbereich begonnen mit der Zielsetzung, rund 850 Mitarbeiter (einschließlich Daimler Buses) abzubauen. Im Mai 2013 wurde darüber hinaus in Nichtproduktionsbereichen in Deutschland ein sozialverträgliches freiwilliges Ausscheidensprogramm mit dem Ziel gestartet, 800 Stellen zu reduzieren.

Daimler Buses. Daimler Buses hat im Jahr 2012 eine Neuausrichtung für Teile des Geschäftssystems beschlossen. Dabei wurden Maßnahmen zur Effizienz- und Wachstumssteigerung definiert mit der Zielsetzung, Marktanteile in Westeuropa zu erhöhen, Produktportfolios auf die geänderten Marktanforderungen anzupassen und einzelne Kostenpositionen zu senken. Darüber hinaus enthielten diese Maßnahmen einen Abbau von bis zu zehn Prozent der Stammbelegschaft in Westeuropa. Bereits im Jahr 2012 wurden die Aktivitäten von Daimler Buses in Nordamerika neu ausgerichtet und in diesem Zusammenhang die Produktion von Orion Stadtbusen eingestellt und rund 900 Mitarbeiter abgebaut. Ferner wird in Brasilien an der Optimierung der Prozesse in den indirekten Bereichen und in der Verwaltung gearbeitet. Dazu wurde im ersten Quartal 2013 das unter Daimler Trucks beschriebene freiwillige sozialverträgliche Aussiedensprogramm gestartet.

Tabelle [F.15](#) zeigt die Aufwendungen aus den Optimierungsprogrammen, die sich auf das EBIT der Segmente ausgewirkt haben. Zudem sind die mit der Umsetzung dieser Programme verbundenen Zahlungsmittelabflüsse dargestellt.

Die Aufwendungen betreffen zum überwiegenden Teil Personalaufwendungen. Die Aufteilung auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist in Tabelle [F.16](#) dargestellt.

Der Stand der gebildeten Rückstellungen beläuft sich bei Daimler Trucks zum 31. Dezember 2013 auf 64 Mio. €. Bei Daimler Buses waren zum 31. Dezember 2013 Rückstellungen von 36 (31. Dezember 2012: 58) Mio. € bilanziert.

Aus den Optimierungsprogrammen werden Zahlungsmittelabflüsse bis Ende 2017 erwartet, wobei der wesentliche Teil der Zahlungen schon im Jahr 2014 erfolgen wird.

Aus den Optimierungsprogrammen bei Daimler Trucks werden weitere Belastungen von bis zu 150 Mio. € erwartet.

Personalaufwand und Anzahl Beschäftigte. Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltene Personalaufwand sowie die Zahl der im Geschäftsjahr durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter können Tabelle [F.17](#) entnommen werden.

Informationen über die Gesamtbezüge von aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands sowie aktiven Mitgliedern des Aufsichtsrats sind in Anmerkung 37 enthalten.

F.15

Optimierungsprogramme

	2013	2012
in Millionen €		
Daimler Trucks		
EBIT	-116	-
Zahlungsmittelabfluss	-50	-
Daimler Buses		
EBIT	-39	-155
Zahlungsmittelabfluss	-39	-28

F.16

Aufwendungen und Erträge aus den Optimierungsprogrammen bei Daimler Trucks und Daimler Buses

	2013	2012
in Millionen €		
Umsatzkosten	-71	-72
Vertriebskosten	-14	-30
Allgemeine Verwaltungskosten	-50	-17
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-13	-19
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-10	-17
Sonstige betriebliche Erträge	3	-
	-155	-155

F.17

Personalaufwand und Anzahl Beschäftigte

	2013	2012
in Millionen € bzw. Anzahl der Mitarbeiter		
Personalaufwand ¹	-18.753	-18.002
<hr/>		
Durchschnittlich beschäftigte Mitarbeiter		
Mercedes-Benz Cars	97.003	98.218
Daimler Trucks	80.186	80.503
Mercedes-Benz Vans	15.073	14.904
Daimler Buses	16.557	17.186
Daimler Financial Services	7.937	7.526
Vertrieb und Marketing	52.151	50.154
Sonstige	6.477	6.114
	275.384	274.605

1 Zu den Anpassungen der Vorjahresangaben vgl. Anmerkung 1.

F.18

Sonstige betriebliche Erträge

	2013	2012
in Millionen €		
Erträge aus weiterverrechneten Kosten	840	727
Fördergelder und Subventionen	86	90
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	47	122
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	45	44
Versicherungsentschädigungen	26	44
Übrige sonstige Erträge	486	480
	1.530	1.507

6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Für die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge siehe Tabelle [F.18](#).

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 Alterszeitverträgen und Fördermittel für alternative Antriebe.

Die übrigen sonstigen Erträge umfassen Rückerstattungen von nicht einkommensbezogenen Steuern, Erträge aus dem Betrieb von Mitarbeiterkantinen und übrige sonstige Bestandteile.

F.19

Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2013	2012
in Millionen €		
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-88	-67
Übrige sonstige Aufwendungen	-311	-224
	-399	-291

Für die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen siehe Tabelle [F.19](#).

Die übrigen sonstigen Aufwendungen enthalten Verluste aus dem Abgang von kurzfristigen Vermögenswerten, Veränderungen von übrigen Rückstellungen – unter anderem im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren – und übrige sonstige Bestandteile.

F.20

Übriges Finanzergebnis

	2013	2012
in Millionen €		
Aufwendungen aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen ¹	-95	-504
Sonstiges übriges Finanzergebnis	-254	42
	-349	-462

1 Ohne die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen.

7. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [F.20](#) entnommen werden.

Im sonstigen übrigen Finanzergebnis des Jahres 2013 ist ein Verlust im Zusammenhang mit der Veräußerung der restlichen EADS-Anteile von 140 Mio. € enthalten. Ausführliche Erläuterungen zu dem Verkauf der EADS-Anteile enthält Anmerkung 13.

F.21

Zinserträge und Zinsaufwendungen

	2013	2012
in Millionen €		
Zinserträge		
Nettozinertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	2	7
Zinsen und ähnliche Erträge	210	226
	212	233
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Netto schuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-355	-346
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-529	-591
	-884	-937

8. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle [F.21](#) entnommen werden.

9. Ertragsteuern

Die Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern kann Tabelle [F.22](#) 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 [F.23](#) entnommen werden.

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge von in- und ausländischen Unternehmen von 1.038 (2012: 1.164) Mio. € enthalten.

Die Zusammensetzung des latenten Steueraufwands ist in Tabelle [F.24](#) dargestellt.

Bei den inländischen Gesellschaften wurde in den Jahren 2013 und 2012 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 15 % verwendet. Weiterhin wurden ein Solidaritätszuschlag von jeweils 5,5 % auf die Körperschaftsteuer sowie ein Gewerbesteuersatz von 14 % berücksichtigt; für die Berechnung der latenten Steuern ergab sich bei den inländischen Gesellschaften in beiden Jahren insgesamt ein Steuersatz von 29,825 %. Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet.

Tabelle [F.25](#) zeigt eine Überleitungsrechnung vom im Geschäftsjahr erwarteten Steueraufwand zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von 29,825 % (2012: 29,825 %) mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

In den Jahren 2013 und 2012 konnten Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern bei ausländischen Tochtergesellschaften aufgelöst werden. Die Steuererträge sind jeweils in der Zeile Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern enthalten.

F.22

Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern

	2013	2012
in Millionen €		
Inland	5.630	3.778
Ausland	4.509	4.338
	10.139	8.116

F.23

Aufteilung des Steueraufwands

	2013	2012
in Millionen €		
Laufende Steuern		
Inland	202	353
Ausland	-1.007	-540
Latente Steuern		
Inland	-180	-514
Ausland	-434	-585
	-1.419	-1.286

F.24

Zusammensetzung des latenten Steueraufwands

	2013	2012
in Millionen €		
Latente Steuern	-614	-1.099
davon aus temporären Differenzen	-710	-2.894
davon aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	96	1.795

F.25

Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

	2013	2012
in Millionen €		
Erwarteter Steueraufwand	-3.024	-2.421
Abweichende ausländische Steuersätze	-51	-128
Abweichende Gewerbesteuer	54	12
Effekt aus Steuergesetzänderungen	-10	-13
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern	143	283
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	1.546	1.002
Sonstiges	-77	-21
Ausgewiesener Steueraufwand	-1.419	-1.286

F.26

Aktive und passive latente Steuern

	31. Dezember 2013	2012
in Millionen €		
Aktive latente Steuern	1.829	2.733
Passive latente Steuern	-892	-268
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern	937	2.465

F.27

Aufteilung der unsaldierten aktiven und passiven latenten Steuern

	31. Dezember 2013	2012
in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	59	40
Sachanlagen	367	288
Vermietete Gegenstände	1.131	1.122
Vorräte	603	729
Nach der Equity-Methode bilanzierte Finanzinvestitionen	15	26
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	275	280
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.391	3.428
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	3.542	4.718
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	818	1.060
Sonstige Rückstellungen	1.862	1.779
Verbindlichkeiten	614	758
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	899	836
Sonstige	292	279
	13.868	15.343
Wertberichtigungen	-1.081	-2.337
Aktive latente Steuern, unsalidiert	12.787	13.006
Entwicklungskosten	-2.195	-2.141
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-175	-135
Sachanlagen	-1.442	-1.301
Vermietete Gegenstände	4.940	-4.294
Vorräte	-72	-50
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-656	-672
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-249	-172
Sonstige Vermögenswerte	-98	-125
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-1.604	-1.288
Sonstige Rückstellungen	-159	-124
Sonstige	-260	-239
Passive latente Steuern, unsalidiert	-11.850	-10.541
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern	937	2.465

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 Nettopenionsaufwendungen im Inland sowie Effekte aus steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Weiterhin sind in den Jahren 2013 und 2012 in dieser Zeile 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.

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern saldiert, wenn sie sich auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden, und ein Anspruch auf Verrechnung eines tatsächlichen Steuererstattungsanspruchs mit einer tatsächlichen Steuerschuld besteht. Beim Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wird nicht zwischen kurz- und langfristig unterschieden. In der Konzernbilanz werden diese wie in Tabelle [F.26](#) dargestellt ausgewiesen.

Bezüglich der Art der temporären Unterschiede und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorträge und noch nicht genutzter Steuergutschriften ergeben sich vor Saldierung die in Tabelle [F.27](#) dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern ist in Tabelle [F.28](#) dargestellt.

Unter Berücksichtigung der im sonstigen Ergebnis erfassten Buchungen (einschließlich der Beträge für nach der Equity-Methode bewertete Finanzinvestitionen) ergibt sich der in der Tabelle [F.29](#) dargestellte Steueraufwand.

Die im Wesentlichen auf ausländische Gesellschaften entfallenden Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern reduzierten sich in der Konzernbilanz im Vergleich zum 31. Dezember 2012 um 1.256 Mio. €. Dies ist zum einen auf die ergebniswirksame Auflösung von 143 Mio. € zurückzuführen. Darüber hinaus ergab sich eine ergebnisneutrale Reduzierung aus der Nutzung von Verlustvorträgen, die aus der Veräußerung der ehemaligen Beteiligung an Chrysler resultierten. Die aktiven latenten Steuern auf die Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen (»capital loss«) waren zum 31. Dezember 2012 vollständig wertberichtigt, da die Verlustvorträge zeitlich begrenzt vertragsfähig sind und nur mit Gewinnen aus Kapitalveräußerungen verrechnet werden können. Aufgrund von konzerninternen Verkäufen von Gesellschaften konnten im Jahr 2013 Gewinne aus Kapitalveräußerungen erzielt und Verlustvorträge von 2.161 Mio. € genutzt werden. Da auf einbehaltene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen zum 31. Dezember 2012 keine latenten Steuern berechnet wurden, weil diese Gewinne permanent investiert bleiben sollen, ergab sich aus der konzerninternen Umstrukturierung keine wesentliche Ergebnisauswirkung im Konzern. Weiterhin reduzierte sich die Wertberichtigung auf aktive latente Steuern ergebnisneutral durch den Verfall von Verlustvorträgen, die bereits zum 31. Dezember 2012 wertberichtigt waren, sowie aufgrund von Währungsumrechnungen.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2013 betreffen u.a. mit 193 Mio. € Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen, mit 453 Mio. € die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge und mit 17 Mio. € die Steuergutschriften. Die aktiven latenten Steuern auf die Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen wurden vollständig wertberichtet, da die Verlustvorträge zeitlich begrenzt vortragsfähig sind und nur mit Gewinnen aus Kapitalveräußerungen verrechnet werden können. Diese werden aus heutiger Sicht in den nächsten Jahren nicht erwartet. Die Verlustvorträge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen verfallen im Jahr 2016. Bei den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen wurden Wertberichtigungen von 116 Mio. € auf Verlustvorträge gebildet, die im Zeitraum von 2016 bis 2018 verfallen, 120 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2019 bis 2033 verfallen sowie 217 Mio. € auf Verlustvorträge, die unbegrenzt vortragsfähig sind. Von den wertberichtigen Steuergutschriften verfallen 11 Mio. € im Zeitraum von 2014 bis 2018 und 6 Mio. € im Zeitraum von 2019 bis 2033. 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 wertberichtigen aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von über 50% nicht nutzen zu können. Der Konzern hat in mehreren Tochterunternehmen einiger Länder im Jahr 2013 bzw. in Vorjahren steuerliche Verluste erwirtschaftet. Bei den nach Verrechnung mit passiven latenten Steuern nicht wertberichtigen aktiven latenten Steuern dieser ausländischen Gesellschaften von 320 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 16.419 (2012: 15.484) 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 einer ausländischen Tochtergesellschaft an eine ausländische Zwischenholding gegebenenfalls weitere ertragsteuerliche Konsequenzen zu beachten. Ausschüttungen würden deshalb in der Regel zu einem zusätzlichen Steueraufwand führen. Die Ermittlung der zu versteuernden temporären Differenzen wäre mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Daimler ist der Ansicht, ausreichend Vorsorge für diese offenen Veranlagungsjahre getroffen zu haben. Aufgrund von zukünftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassungen der Finanzverwaltungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuererstattungen für vergangene Jahre kommen kann.

F.28

Veränderung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern

	2013	2012
in Millionen €		
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 1. Januar	2.465	2.402
Latenter Steueraufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung	-614	-1.099
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-6	-
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	-338	-287
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsbasierten Pensionsplänen	-372	1.537
Sonstige Veränderung ¹	-198	-88
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 31. Dezember	937	2.465

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

F.29

Steueraufwand im Eigenkapital

	2013	2012
in Millionen €		
Steueraufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-1.419	-1.286
Steueraufwand/-ertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Konzern-Eigenkapital	-772	1.335
	-2.191	49

10. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in Tabelle **F.30** dargestellt.

Zum 31. Dezember 2013 entfallen von den Geschäftswerten 392 (2012: 429) Mio. € auf das Segment Daimler Trucks und 188 (2012: 197) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen überwiegend Geschäfts- werte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2013: 1.913 Mio. €; 31. Dezember 2012: 3.037 Mio. €). Ferner unterliegen übrige immaterielle Vermögens- werte mit einem Buchwert von 275 (2012: 155) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen Markenzeichen, die dem Segment Daimler Trucks zugeordnet sind und deren zeitliche Nutzung unbegrenzt ist, sowie Vertriebs- rechte von Mercedes-Benz Cars mit unbestimmter Nutzungs- dauer. Der Konzern plant, die Nutzung dieser Vermögenswerte unverändert fortzuführen.

F.30

Immaterielle Vermögenswerte

	Geschäfts- werte (erworben)	Entwicklungs- kosten (selbst geschaffen)	Übrige immaterielle Vermögens- werte (erworben)	Gesamt
in Millionen €				
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2012	1.014	10.426	2.401	13.841
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-
Übrige Zugänge	-	1.486	364	1.850
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-568	-72	-640
Sonstige Veränderungen ¹	-12	-25	-84	-121
Stand 31. Dezember 2012	1.002	11.319	2.609	14.930
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
Abschreibungen				
Stand 1. Januar 2012	278	3.767	1.537	5.582
Zugänge	-	982	198	1.180
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-565	-68	-633
Sonstige Veränderungen ¹	-5	-25	-54	-84
Stand 31. Dezember 2012	273	4.159	1.613	6.045
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
Buchwert zum 31. Dezember 2012	729	7.160	996	8.885
Buchwert zum 31. Dezember 2013	681	7.310	1.397	9.388

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

Tabelle [F.31](#) zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verteilen.

In den immateriellen Vermögenswerten sind aktivierte Fremdkapitalkosten von qualifizierten Vermögenswerten nach IAS 23 enthalten. Aktivierungen wurden ausschließlich auf Entwicklungskosten vorgenommen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden Fremdkapitalzinsen auf Entwicklungskosten von 17 (2012: 21) Mio. € aktiviert; die Abschreibungen beliefen sich auf 4 (2012: 0) Mio. €. Es wurde ein durchschnittlicher Fremdkapitalkostensatz von 0,9% (2012: 1,5%) zugrunde gelegt.

F.31

Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2013	2012
in Millionen €		
Umsatzkosten	1.319	1.117
Vertriebskosten	30	32
Allgemeine Verwaltungskosten	25	26
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	6	5
	1.380	1.180

F.32

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 2012	14.752	20.070	19.001	1.898	55.721
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	312	944	1.656	1.913	4.825
Umbuchungen	232	728	520	-1.480	-
Abgänge	-138	-784	-606	-18	-1.546
Sonstige Veränderungen ¹	-217	-198	-289	-53	-757
Stand 31. Dezember 2012	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
Abschreibungen					
Stand 1. Januar 2012	7.858	14.148	14.534	1	36.541
Zugänge	291	955	1.641	-	2.887
Umbuchungen	1	1	-2	-	-
Abgänge	-99	-744	-531	-	-1.374
Sonstige Veränderungen ¹	-83	-123	-204	-	-410
Stand 31. Dezember 2012	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
Buchwert zum 31. Dezember 2012	6.973	6.523	4.844	2.259	20.599
Buchwert zum 31. Dezember 2013	6.791	7.350	5.366	2.272	21.779

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

F.33

Vermietete Gegenstände

in Millionen €

Anschaffungs-/Herstellungskosten

Stand 1. Januar 2012	28.409
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	14.700
Umbuchungen	-
Abgänge	-10.742
Sonstige Veränderungen ¹	-22
Stand 31. Dezember 2012	32.345
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	15.953
Umbuchungen	13
Abgänge	-12.458
Sonstige Veränderungen ¹	-975
Stand 31. Dezember 2013	34.878

Abschreibungen

Stand 1. Januar 2012	5.598
Zugänge	3.813
Umbuchungen	-
Abgänge	-3.161
Sonstige Veränderungen ¹	37
Stand 31. Dezember 2012	6.287
Zugänge	4.376
Umbuchungen	-
Abgänge	-3.733
Sonstige Veränderungen ¹	-212
Stand 31. Dezember 2013	6.718

Buchwert zum 31. Dezember 2012	26.058
Buchwert zum 31. Dezember 2013	28.160

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

11. Sachanlagen

Die Entwicklung der Sachanlagen kann Tabelle [F.32](#) entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2013 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 34 (2012: 75) Mio. € von den Sachanlagen abgesetzt.

Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen mit einem Buchwert von insgesamt 262 (2012: 348) 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 betragen 17 (2012: 33) Mio. € bzw. 67 (2012: 93) Mio. €.

12. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle [F.33](#) entnommen werden.

Zum 31. Dezember 2013 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 5.084 Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (31. Dezember 2012: 3.803 Mio. €). Die Verbindlichkeiten stammen aus Transaktionen mit verbrieften zukünftigen Ansprüchen im Zusammenhang mit vermieteten Fahrzeugen (siehe auch Anmerkung 24).

Mindestleasingzahlungen. Die Fälligkeiten der zukünftigen an Daimler zu leistenden Leasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen sind in Tabelle [F.34](#) dargestellt.

F.34

Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen

31. Dezember
2013 2012

in Millionen €

Fälligkeit

innerhalb eines Jahres	4.877	4.391
zwischen einem und fünf Jahren	4.692	4.913
nach mehr als fünf Jahren	112	156
	9.681	9.460

13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle [F.35](#) zeigt Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

In Tabelle [F.36](#) sind die zusammengefassten IFRS-Abschlüsse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen dargestellt, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren.

F.35

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	EADS	RRPSH	BBAC	BFDA	BAIC Motor	Kamaz	Übrige	Gesamt
in Millionen €								
31. Dezember 2013								
Höhe des Anteils (in %)	-	50,0	49,0	50,0	12,0	15,0	-	-
Börsenwert ¹	-	-	-	-	-	121	-	-
At-equity-Buchwert ²	-	1.494	640	298	595	155	250	3.432
At-equity-Ergebnis (2013) ²	3.397	62	84	-26	-	12	-184	3.345
31. Dezember 2012								
Höhe des Anteils (in %)	14,9	50,0	50,0	50,0	-	15,0	-	-
Börsenwert ¹	3.606	-	-	-	-	99	-	-
At-equity-Buchwert ²	1.388	1.549	510	328	-	165	364	4.304
At-equity-Ergebnis (2012) ²	1.224	51	101	-13	-	22	-187	1.198

1 Hierbei handelt es sich um die anteiligen Börsenwerte.

2 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

F.36

Zusammengefasste IFRS-Abschlüsse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	EADS	RRPSH	BBAC	BFDA	BAIC Motor	Kamaz	Übrige	Gesamt
in Millionen €								
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung¹								
2013								
Umsatzerlöse	-	3.340	4.490	3.201	554	2.620	4.638	18.843
Konzernergebnis	-	133	192	-53	269	117	94	752
2012								
Umsatzerlöse	53.680	3.015	3.670	376	-	3.062	5.269	69.072
Konzernergebnis	1.475	54	232	-26	-	151	-325	1.561
Angaben zur Bilanz²								
2013								
Vermögenswerte	-	5.834	2.788	1.817	5.100	1.849	4.613	22.001
Eigenkapital	-	3.334	1.406	595	2.253	887	1.333	9.808
Schulden	-	2.500	1.382	1.222	2.847	962	3.280	12.193
2012								
Vermögenswerte	86.151	6.058	3.035	1.951	-	1.902	4.371	103.468
Eigenkapital	11.850	3.562	1.105	656	-	895	899	18.967
Schulden	74.301	2.496	1.930	1.295	-	1.007	3.472	84.501

1 Die Angaben betreffen für EADS und Kamaz den Zeitraum 1. Oktober bis 30. September. Für RRPSH und BBAC betreffen die Angaben den Zeitraum

1. Januar bis 31. Dezember. Für BFDA betreffen die Angaben für 2012 den Zeitraum 1. Oktober 2011 bis 30. September 2012 und für 2013 den Zeitraum vom 1. Oktober 2012 bis 30. November 2013. Für BAIC Motor betreffen die Angaben den Zeitraum 1. Januar bis 30. September 2013 und basieren auf den lokalen Rechnungslegungsvorschriften.

2 Die Angaben betreffen für EADS und Kamaz den Bilanzstichtag 30. September. Für RRPSH und BBAC betreffen die Angaben den Bilanzstichtag

31. Dezember. Für BFDA betreffen die Angaben für 2012 den Bilanzstichtag 30. September und für 2013 den Bilanzstichtag 30. November. Für BAIC Motor betreffen die Angaben den Bilanzstichtag 30. September 2013 und basieren auf den lokalen Rechnungslegungsvorschriften.

EADS (seit 2. Januar 2014: Airbus Group N.V.). Der Beteiligungsbuchwert an bzw. der Ergebnisanteil von der European Aeronautic Defence and Space Company EADS N.V. (EADS) wurde bzw. wird in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zu den Konzern-Vermögenswerten bzw. zum Konzern-EBIT ausgewiesen.

Am 27. März 2013 hat die außerordentliche Hauptversammlung der EADS der neuen Führungs- und Aktionärsstruktur zugestimmt. Anschließend wurde am 2. April 2013 der im Jahr 2000 geschlossene Aktionärspakt aufgelöst und durch einen neuen Aktionärspakt 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 Aktionärspakts hat Daimler seinen maßgeblichen Einfluss bei EADS verloren. Durch den Verlust des maßgeblichen Einflusses 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 zusteht. Der Ertrag von 3.356 Mio. € wurde im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen. Dabei handelt 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 hat der Konzern bekannt gegeben, seinen verbleibenden EADS-Anteil von rd. 7,4 % über ein beschleunigtes Platzierungsverfahren zu verkaufen. Der Verkauf ist am 17. April 2013 mit einem Angebotspreis von 37 € je EADS-Aktie erfolgt; hieraus ergab sich im Jahr 2013 im Konzern-EBIT ein zusätzlicher Aufwand von 184 Mio. €, der im übrigen Finzergebnis 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 hält Daimler keine Anteile mehr an EADS. Der Konzern hatte darüber hinaus im Jahr 2013 jeweils mit Goldman Sachs und Morgan Stanley eine Vereinbarung mit Barabwicklung abgeschlossen, 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 Finzergebnis ausgewiesen wurde.

Am 6. Dezember 2012 hatte Daimler rund 7,5% EADS Aktien im Wege eines beschleunigten Platzierungsverfahrens verkauft. Der Preis pro Aktie wurde bei 27,23 € festgelegt, was dem Schlusskurs der EADS Aktien am 5. Dezember 2012 in Paris entsprach. Daimler flossen hieraus rund 1,7 Mrd. € zu. Aus der Veräußerung entstand ein Ertrag von 913 Mio. €, der im Equity-Ergebnis enthalten ist. Der von Daimler ausweisende Anteil an EADS betrug nach der Transaktion noch rund 14,9 %. Aufgrund von vereinbarten Mitwirkungsrechten im Aufsichtsrat konnte Daimler weiterhin einen maßgeblichen Einfluss bei EADS ausüben. Der 14,9 %-Anteil an der EADS wurde von einer Tochtergesellschaft von Daimler gehalten, die 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 an der konsolidierten Tochtergesellschaft darstellen, die die Eigenkapitalanteile ausgegeben hatte. Dieser nicht beherrschende Anteil spiegelte am 31. Dezember 2012 den 50 %-Anteil der Investoren an den Nettovermögenswerten dieser Tochtergesellschaft wider.

RRPSH (vormals Engine Holding)/Tognum (seit 9. Januar 2014: Rolls-Royce Power Systems AG). Im ersten Halbjahr 2012 wurde die Einbringung des Kolbenmotorengeschäfts unter der Marke Bergen durch Rolls-Royce Holdings plc. (Rolls-Royce) in die Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH) vollzogen. Da Daimler an der RRPSH zu 50 % beteiligt ist, wurde als Gegenleistung für die Einbringung eine Bareinlage von 200 Mio. € in die RRPSH geleistet.

Tognum als abhängige Gesellschaft und die RRPSH als herrschendes Unternehmen haben am 25. September 2012 einen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag geschlossen, mit dem Tognum die Leitung ihrer Gesellschaft der RRPSH unterstellt und sich verpflichtet, ihren gesamten Gewinn an die RRPSH abzuführen. Die Verpflichtung zur Gewinnabführung galt erstmals für den gesamten Gewinn des Geschäftsjahres 2012, in dem der Vertrag wirksam wurde.

Die Zustimmung der Tognum-Hauptversammlung erfolgte am 15. November 2012 und der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag wurde am 19. Dezember 2012 im Handelsregister eingetragen.

Seit dem 1. Januar 2013 ist die Kontrolle über die RRPSH an Rolls-Royce vertragsgemäß übergegangen und die RRPSH wird als Tochterunternehmen in den Konzernabschluss von Rolls-Royce einbezogen. Daimler übt über die Beteiligung an der 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) ist im März 2013 wirksam geworden; die RRPSH hält seither 100 % der Aktien der Tognum AG.

Die gegen den Beschluss gerichteten Rechtsbeschwerden wurden zurückgenommen, da die Rechtsbeschwerdeführer und die RRPSh sich außergerichtlich geeinigt haben. Die Minderheitsaktionäre der Tognum AG, deren Aktien im Rahmen des wertpapierübernahmerekhtlichen Squeeze-outs auf die RRPSh übergegangen sind und die ehemaligen Aktionäre der Tognum AG, die das am 19. Dezember 2012 wirksam gewordene Abfindungsangebot unter dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag bereits angenommen haben, erhielten entsprechend dem außergerichtlichen Vergleich eine Abfindung von 31,61 € je Stückaktie.

Rolls-Royce gewährte Daimler das Recht, die von Daimler gehaltenen Anteile an der RRPSh zu einem Preis anzudienen, der grundsätzlich das Investment des Daimler-Konzerns in die RRPSh absichert. Die Option hat ausgehend vom 1. Januar 2013 eine Laufzeit von sechs Jahren. Zum 31. Dezember 2013 lag der Wert dieser Option bei 118 (2012: 178) Mio. €. Die Option wurde als ein Vermögenswert eingestuft, der in den Folgeperioden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten ist. Aus der Veränderung des beizulegenden Zeitwerts der Option im Jahr 2013 entstand ein Aufwand von 60 (2012: Ertrag von 1) Mio. €, der im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen ist. Der Buchwert dieser Option, der unter den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen ist, sowie die künftigen Veränderungen des beizulegenden Zeitwerts werden in der Segmentberichterstattung als zentraler Sachverhalt in der Überleitung zu den Konzernwerten berücksichtigt.

Der Beteiligungsbuchwert und die anteiligen Ergebnisbeiträge der RRPSh sind dem Segment Daimler Trucks zugeordnet.

BBAC. Der Beteiligungsbuchwert an bzw. die anteiligen Ergebnisse der Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Daimler hat im Jahr 2013 im Zuge einer Kapitalerhöhung eine Zahlung von rd. 160 Mio. € vorgenommen. Der chinesische Partner BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) nahm in gleicher Höhe an der Kapitalerhöhung teil. Am 18. November 2013 erhöhte die BAIC Motor ihren Anteil im Wege einer Kapitalerhöhung an der BBAC um 1 % auf 51%, an der Daimler nicht teilgenommen hat.

BFDA. Im Jahr 2012 hat Daimler eine Kapitaleinlage von 344 Mio. € an die Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. geleistet. Der Beteiligungsbuchwert an bzw. die anteiligen Ergebnisse der BFDA sind dem Segment Daimler Trucks zugeordnet.

BAIC Motor. 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 haben die Anteilsbesitzer von BAIC Motor die Ausschüttung einer Dividende beschlossen. Der auf Daimler entfallende Anteil von 23 Mio. € hat den Beteiligungsbuchwert entsprechend gemindert. Der Konzern führt derzeit die Zuordnung des Kaufpreises auf Vermögenswerte und Schulden durch.

Kamaz. Aufgrund vereinbarter Mitwirkungsrechte im Aufsichtsrat sowie umfangreicher vertraglicher Rechte als Minderheitsaktionär kann der Konzern einen maßgeblichen Einfluss bei Kamaz OAO (Kamaz) ausüben. Infolgedessen bezieht der Konzern die Beteiligung an Kamaz nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein. Der Beteiligungsbuchwert und der Ergebnisanteil sind dem Segment Daimler Trucks zugeordnet.

Übrige. Die Equity-Ergebnisse der übrigen Gesellschaften resultieren im Wesentlichen aus Anlaufverlusten bei verschiedenen Beteiligungen im Bereich der alternativen Antriebe (2013: 205 Mio. €; 2012: 89 Mio. €), die dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet sind. Darin sind im Jahr 2013 Wertminderungen auf Beteiligungen von 174 (2012: 51) Mio. € enthalten.

In den übrigen Gesellschaften ist die Beteiligung an der Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC) enthalten, die dem Segment Mercedes-Benz Vans zugeordnet ist. Im Jahr 2012 erfasste der Konzern eine Wertminderung von 64 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert an FBAC; der Aufwand ist im Equity-Ergebnis enthalten.

Ferner ist die Beteiligung an der Tesla Motors, Inc. (Tesla) enthalten. Die Beteiligung wird über eine im Konzern zu 100 % konsolidierte Zwischengesellschaft gehalten. Zum 31. Dezember 2011 waren der Konzern mit 60 % und die Aabar Investments PJSC (Aabar) mit 40 % an dieser Zwischengesellschaft beteiligt. Im Juni 2012 hat Aabar seine 40 %-Beteiligung an der Zwischengesellschaft gegen Entnahme von 3,2 % der Tesla-Aktien abgelöst. Im Oktober 2012 hat Tesla im Rahmen einer Kapitalerhöhung, an der Daimler nicht teilgenommen hat, rund 8 Mio. neue Aktien ausgegeben. Der Anteil des Daimler-Konzerns an Tesla betrug zum 31. Dezember 2012 somit noch 4,3 %. Im Jahr 2013 hat der Konzern einen Dilutierungsgewinn von 11 Mio. € realisiert, da Daimler an einer Kapitalerhöhung bei Tesla nicht teilgenommen hat. Der Anteil des Konzerns an Tesla beträgt zum 31. Dezember 2013 somit noch 4,0%; der Börsenwert bzw. der Buchwert der Beteiligung betrug zu diesem Zeitpunkt 531 bzw. 13 Mio. € (31. Dezember 2012: 125 bzw. 6 Mio. €). Aufgrund der Mitwirkungsrechte im Aufsichtsrat, der Teilnahme an Entscheidungsprozessen sowie gemeinsam durchgeföhrten Projekten kann der Konzern einen maßgeblichen Einfluss bei Tesla ausüben. Infolgedessen bezieht der Konzern die Beteiligung an Tesla nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein. Der Beteiligungsbuchwert und der Ergebnisanteil sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Weitere Informationen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind in Anmerkung 36 enthalten.

14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ergibt sich aus Tabelle [↗ F.37](#).

Forderungstypen. Forderungen gegen Endkunden enthalten Forderungen aus Finanzierungs- und Leasingverträgen gegen konzernfremde Dritte, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt von Daimler bezogen haben.

Forderungen gegen Händler stellen Darlehensforderungen dar, die aus der Bestandsfinanzierung der von Daimler bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung von anderen Vermögenswerten, welche die Händler von Dritten gekauft haben, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien (z. B. Verkaufsräume).

In den übrigen Forderungen werden Vermögenswerte aus Verträgen des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit Dritten ausgewiesen, die nicht das Automobilgeschäft betreffen.

Sämtliche Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Wertberichtigungen. Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen ist in Tabelle [↗ F.38](#) dargestellt.

Im Jahr 2013 betrug der Gesamtaufwand aus Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen 416 (2012: 390) Mio. €.

F.37

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegen						
Endkunden	13.513	26.169	39.682	13.289	25.379	38.668
Händler	9.781	1.723	11.504	8.995	1.687	10.682
Übrige	97	358	455	102	546	648
Buchwert (brutto)	23.391	28.250	51.641	22.386	27.612	49.998
Wertberichtigungen	-390	-481	-871	-388	-550	-938
Buchwert (netto)	23.001	27.769	50.770	21.998	27.062	49.060

F.38

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	2013	2012
in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	938	946
Zuführungen	405	370
Inanspruchnahmen	-273	-235
Auflösungen	-137	-132
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-62	-11
Stand zum 31. Dezember	871	938

Kreditrisiken. Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [F.39](#) enthalten.

Um die Kreditrisiken der nicht einzelwertberichtigten Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenbasis berücksichtigt.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 32 enthalten.

Finanzierungsleasing. Die Forderungen aus Finanzierungsleasing umfassen Leasingverträge, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggeschäft auf den Leasingnehmer übertragen wurden.

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen kann Tabelle [F.40](#) entnommen werden.

Zum 31. Dezember 2013 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 3.007 (2012: 3.056) 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 2013 nicht fahrzeugbezogene Vermögenswerte veräußert, die Gegenstand von Finance Leases (Leveraged Leases) waren. Hieraus resultierte im Jahr 2013 insgesamt ein Mittelzufluss von 48 Mio. €. Die Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung waren nicht wesentlich.

Darüber hinaus hat Daimler Financial Services im Februar 2014 weitere nicht fahrzeugbezogene Vermögenswerte mit einem Nettobuchwert von 32 Mio. US-\$ zu einem Kaufpreis von 94 Mio. US-\$ veräußert, die Gegenstand von Finance-Lease-Verträgen waren. Der resultierende Ertrag wird im ersten Quartal 2014 im Segment Daimler Financial Services ausgewiesen. Ein gesonderter Ausweis in der Konzernbilanz als zur Veräußerung bestimmte langfristige Vermögenswerte ist aus Wesentlichkeitsgründen nicht erfolgt.

F.39

Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2013	2012
in Millionen €		
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	47.264	45.411
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtet sind		
weniger als 30 Tage	1.479	1.478
30 bis 59 Tage	266	293
60 bis 89 Tage	59	78
90 bis 119 Tage	38	56
120 Tage oder mehr	173	158
Gesamt	2.015	2.063
Einzelwertberichtigte Forderungen	1.491	1.586
Buchwert (netto)	50.770	49.060

F.40

Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen

	31. Dezember 2013				31. Dezember 2012			
	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt	< 1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	> 5 Jahre	Gesamt
in Millionen €								
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	4.667	7.568	482	12.717	4.307	6.798	425	11.530
Nicht garantierte Restbuchwerte	367	1.796	56	2.219	485	1.665	71	2.221
Bruttoinvestition	5.034	9.364	538	14.936	4.792	8.463	496	13.751
Nicht realisierter Finanzertrag	-489	-889	-85	-1.463	-468	-861	-59	-1.388
Buchwert (brutto)	4.545	8.475	453	13.473	4.324	7.602	437	12.363
Wertberichtigungen	-150	-213	-15	-378	-163	-205	-27	-395
Buchwert (netto)	4.395	8.262	438	13.095	4.161	7.397	410	11.968

15. Verzinsliche Wertpapiere

In der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2013 sind kurz- und langfristige verzinsliche Wertpapiere mit einem Buchwert von insgesamt 7.066 Mio. € separat ausgewiesen (2012: 5.598 Mio. €).

Bei den verzinslichen Wertpapieren, die in die Liquiditätssteuerung des Konzerns einbezogen sind, handelt es sich um Fremdkapitalanteile, die als zur Veräußerung verfügbar klassifiziert sind.

Zum 31. Dezember 2013 war ein Pool von Wertpapieren mit einem Buchwert von 204 Mio. € (2012: 200 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 aus den in Tabelle [F.41](#) dargestellten Klassen zusammen.

Im Berichtsjahr wurden zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile mit einem Buchwert von 37 (2012: 9) Mio. € veräußert. Der dabei realisierte Gewinn belief sich auf 15 (2012: 4) Mio. €. Für die zum 31. Dezember 2013 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 2013 ist in den sonstigen Forderungen und Vermögenswerten ein Darlehen einschließlich aufgelaufener Zinsen von 2,2 (31. Dezember 2012: 2,0) Mrd. US-\$ gegen Chrysler LLC enthalten, das wie im Vorjahr vollständig wertberichtet ist.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in Anmerkung 31.

F.41

Übrige finanzielle Vermögenswerte

in Millionen €	31. Dezember 2013			31. Dezember 2012		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	–	2.052	2.052	–	2.031	2.031
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	–	1.452	1.452	–	1.440	1.440
davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	–	600	600	–	591	591
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.006	697	1.703	306	1.058	1.364
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	81	269	350	103	238	341
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1.631	505	2.136	1.661	563	2.224
	2.718	3.523	6.241	2.070	3.890	5.960

17. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann Tabelle [F.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 [F.43](#) entnommen werden.

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2013 auf 311 (2012: 294) Mio. €. Die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, betrugen 798 (2012: 691) Mio. €; hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Aufgrund der Vorschriften zur Sicherung von Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten wurde dem Daimler Pension Trust e.V. der in den Vorräten enthaltene Bestand an Geschäftsfahrzeugen der Daimler AG von 627 (2012: 584) Mio. € sicherungsübereignet.

In den Vorräten sind aufgrund der Inanspruchnahme von Sicherheiten Vermögenswerte mit einem Buchwert von 60 (2012: 70) Mio. € enthalten. Diese Vermögenswerte werden im Rahmen des normalen Geschäftszyklus verwertet.

F.42

Übrige Vermögenswerte

	31. Dezember 2013			31. Dezember 2012		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	650	35	685	483	23	506
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	1.686	21	1.707	1.678	36	1.714
Erstattungsansprüche aufgrund Medicare Act (USA)	–	108	108	–	160	160
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	138	104	242	169	132	301
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	296	147	443	373	61	434
Übrige	347	116	463	369	122	491
	3.117	531	3.648	3.072	534	3.606

F.43

Vorräte

	31. Dezember	
	2013	2012
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.011	2.137
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	2.275	2.292
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	13.028	13.235
Geleistete Anzahlungen	35	56
	17.349	17.720

19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann Tabelle [F.44](#) entnommen werden.

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen weisen 116 (2012: 117) Mio. € eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf.

Wertberichtigungen. Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist in Tabelle [F.45](#) enthalten.

Im Jahr 2013 betrug der Gesamtaufwand aus Wertminderungen für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen 105 (2012: 129) Mio. €.

Kreditrisiken. Die Tabelle [F.46](#) gibt Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken.

Um die Kreditrisiken der nicht einzelwertberichtigen Forderungen abzudecken, werden Wertminderungsaufwendungen auf Gruppenbasis berücksichtigt.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 32 enthalten.

20. Eigenkapital

Siehe hierzu auch die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [F.05](#).

Das gezeichnete Kapital ist in nennwertlose Stückaktien unterteilt. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme in der Hauptversammlung der Daimler AG und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Der anteilige Betrag einer Aktie am Grundkapital beträgt rund 2,87 €. Zur Entwicklung der Anzahl der Aktien siehe [F.47](#).

Eigene Aktien. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 14. April 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, bis zum 13. April 2015 mit Zustimmung des Aufsichtsrats zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken eigene Aktien im Umfang von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben. Die Ermächtigung umfasst unter anderem den Erwerb zum Zwecke der Einziehung, zum Zwecke der Verwendung im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und -erwerben oder zum Zwecke der Veräußerung in anderer Weise als über die Börse oder durch Angebot an alle Aktionäre. Von dieser Ermächtigung wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Mit rechtskräftiger Entscheidung vom November 2009 hatte das Oberlandesgericht Frankfurt am Main das im Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der ehemaligen Daimler-Benz AG und der ehemaligen AEG AG aus 1988 vorgesehene Abfindungsverhältnis sowie die ebenfalls dort geregelte Ausgleichszahlung für entgangene AEG-Dividenden zu Gunsten der ehemaligen AEG-Aktionäre nachgebessert. Mit der Erfüllung der daraus resultierenden Ansprüche ehemaliger AEG-Aktionäre wurde im Jahr 2010 begonnen.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden noch 0,005 Mio. eigene Aktien im Gegenwert von insgesamt 0,21 Mio. € erworben und an ehemalige AEG-Aktionäre übertragen. 0,017 Mio. Aktien im Gesamtwert von 0,63 Mio. € wurden der Daimler AG im November 2012 zurückgegeben, weil sie nicht an die berechtigten AEG-Aktionäre weitergegeben werden konnten. Diese Aktien wurden unverzüglich zum Preis von insgesamt 0,62 Mio. € über die Börse veräußert und der Erlös in die Gewinnrücklage eingestellt.

Die Ansprüche aus der Entscheidung des Oberlandesgerichts Frankfurt sind inzwischen verjährt.

Wie bereits zum 31. Dezember 2012 befinden sich auch zum 31. Dezember 2013 keine eigenen Aktien im Bestand der Daimler AG.

F.44

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 2013	2012
in Millionen €		
Buchwert (brutto)	8.200	7.945
Wertberichtigungen	-397	-402
Buchwert (netto)	7.803	7.543

F.45

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	2013	2012
in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	402	467
Nettozuführungen	66	61
Inanspruchnahmen	-59	-123
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-12	-3
Stand zum 31. Dezember	397	402

Belegschaftsaktienprogramme. Im Jahr 2013 hat Daimler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 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% erworben und an Mitarbeiter ausgegeben (2012: 0,5 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 25 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 1,5 Mio. € bzw. 0,05%).

Genehmigtes Kapital. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. April 2009 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 7. April 2014 mit Zustimmung des Aufsichtsrats durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder gegen Sacheinlage ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1,0 Mrd. € zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2009). Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen. Vom Genehmigten Kapital wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Bedingtes Kapital. Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 14. April 2010 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. April 2015 ein- oder mehrmals Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente im Gesamtnennbetrag von bis zu 10,0 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.

F.46

Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember 2013	2012
<hr/>		
in Millionen €		
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	5.536	5.137
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtet sind		
weniger als 30 Tage	554	631
30 bis 59 Tage	113	132
60 bis 89 Tage	36	47
90 bis 119 Tage	24	22
120 Tage und mehr	76	53
Gesamt	803	885
Einzelwertberichtigte Forderungen	1.464	1.521
Buchwert (netto)	7.803	7.543

F.47

Entwicklung der ausgegebenen Aktien

	2013	2012
<hr/>		
in Millionen Aktien		
In Umlauf befindliche/ausgegebene Aktien am 1. Januar	1.068	1.066
Rückkauf eigener Aktien zum Zweck der Erfüllung der Ansprüche ehemaliger AEG Altaktionäre	.	.
Verwendung eigener Aktien im Zusammenhang mit der Erfüllung von Ansprüchen ehemaliger AEG Altaktionäre	.	.
Im Rahmen von Belegschaftsaktienprogrammen zurückgekauft und nicht eingezogene Aktien	-1	-1
Weiterveräußerung eigener Aktien an Beschäftigte im Zuge der Belegschaftsaktienprogramme	1	1
Schaffung neuer Aktien durch Ausübung von Optionsrechten aus Stock-Option-Plänen	2	2
In Umlauf befindliche/ausgegebene Aktien am 31. Dezember	1.070	1.068

Stock-Option-Pläne. Zum 31. Dezember 2013 waren 0,2 Mio. Optionen mit Bezugsrechten auf Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt 0,6 Mio. € aus dem 2004 aufgelegten Stock-Option-Plan noch nicht ausgeübt (31. Dezember 2012: 3 Mio. Optionen mit Bezugsrechten auf Aktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt 8 Mio. € aus den bis einschließlich 2004 aufgelegten Stock-Option-Plänen).

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 2013 der Daimler AG 2.407 Mio. € (2,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2012: 2.349 Mio. € bzw. 2,20 € je dividendenberechtigter Stückaktie).

Tabelle [F.48](#) gibt Detailinformationen zu den Veränderungen der Gewinnrücklagen und der übrigen Rücklagen aus dem sonstigen Ergebnis.

Im Jahr 2013 sind in der Zeile »Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen« die folgenden Komponenten enthalten (nur Anteil der auf Aktionäre der Daimler AG entfallenden Werte): unrealisierte Verluste aus der Währungs-umrechnung vor Steuern und nach Steuern von 80 (2012: unrealisierte Gewinne vor Steuern und nach Steuern von 12) Mio. €, unrealisierte Verluste aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten vor Steuern von 41 und nach Steuern von 38 (2012: unrealisierte Verluste vor Steuern und nach Steuern von 45) Mio. € und unrealisierte Gewinne aus derivativen Finanzinstrumenten vor Steuern von 153 und nach Steuern von 107 (2012: unrealisierte Gewinne vor Steuern von 89 und nach Steuern von 60) Mio. €.

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen aus dem sonstigen Ergebnis, die auf nicht beherrschende Anteile entfallen, sind in Tabelle [F.49](#) dargestellt.

Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen. Die in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals im Jahr 2012 ausgewiesenen Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen betreffen im Wesentlichen die Erhöhung des Anteils an der Mercedes-Benz (China) Ltd. von 51 % auf 75 %; an dieser Kapitalerhöhung hat der Minderheitsaktionär nicht teilgenommen.

F.48

Veränderung der Gewinnrücklagen und der übrigen Rücklagen

	Vor Steuern	Nach Steuern	2013	Vor Steuern	Nach Steuern	2012
in Millionen €						
Unrealisierte Verluste aus der Währungs-umrechnung	-1.531	-	-1.531	-502	-	-502
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte						
Unrealisierte Gewinne	35	-6	29	165	.	165
Umgliederungen von realisierten Gewinnen (-)	-1	.	-1	-1	.	-1
Unrealisierte Gewinne aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	34	-6	28	164	.	164
Derivative Finanzinstrumente						
Unrealisierte Gewinne	1.388	-410	978	151	-43	108
Umgliederungen von realisierten Gewinnen (-)/Verlusten	-248	72	-176	838	-244	594
Unrealisierte Gewinne aus derivativen Finanzinstrumenten	1.140	-338	802	989	-287	702
At-equity bewertete Finanzinvestitionen						
Unrealisierte Verluste/Gewinne	-21	-9	-30	112	-26	86
Umgliederungen von realisierten Verlusten/Gewinnen (-)	93	-47	46	-83	4	-79
Unrealisierte Gewinne aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	72	-56	16	29	-22	7
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-285	-400	-685	680	-309	371
Versicherungsmathematische Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-1	.	-1	-299	107	-192
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	1.491	-372	1.119	-3.818	1.537	-2.281
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	1.490	-372	1.118	-4.117	1.644	-2.473
Sonstiges Ergebnis	1.205	-772	433	-3.437	1.335	-2.102

21. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2013 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2010 bis 2013 und den Stock-Option-Plan (SOP) 2004. Die nicht ausgeübten Rechte des Stock-Option-Plans 2003 sind zum 31. März 2013 verfallen. Die im Jahr 2004 gewährten Stock Options werden als aktienorientierte Vergütungsformen mit Ausgleich durch Eigenkapitalinstrumente mit dem beizulegenden Zeitwert zum Zeitpunkt der Planauflage angesetzt. Die PPSP werden als aktienorientierte Vergütungsinstrumente mit Barausgleich mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet.

Die PPSP werden am Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeiten ausbezahlt; eine vorzeitige, anteilige Auszahlung ist nur unter bestimmten Bedingungen beim Ausscheiden aus dem Konzern möglich. Der PPSP 2009 wurde planmäßig im ersten Quartal 2013 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.

F.49

Auf nicht beherrschende Anteile entfallende Veränderung des sonstigen Ergebnisses

	Vor Steuern	Nach Steuern	Vor Steuern	Nach Steuern	Vor Steuern	Nach Steuern
in Millionen €						
Unrealisierte Verluste aus der Währungsumrechnung	-46	-	-46	-21	-	-21
Unrealisierte Gewinne aus zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten	1	.	1	1	.	1
Unrealisierte Verluste/Gewinne aus derivativen Finanzinstrumenten	-1	.	-1	1	.	1
Unrealisierte Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	40	-13	27	-27	7	-20
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-6	-13	-19	-46	7	-39
Versicherungsmathematische Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-	-	-	-109	33	-76
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-	-	-	-109	33	-76
Sonstiges Ergebnis	-6	-13	-19	-155	40	-115

Die Effekte vor Steuern, die sich in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Konzernbilanz im Zusammenhang mit der aktienorientierten Vergütung für die Führungskräfte des Konzerns und den Vorstand der Daimler AG ergeben, können Tabelle [F.50](#) entnommen werden.

Tabelle [F.51](#) zeigt die Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus Rechten von zum 31. Dezember 2013 aktiven Mitgliedern des Vorstands.

Die Angaben in Tabelle [F.51](#) stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand. Angaben über die Vorstandsvergütung im Geschäftsjahr 2013 sind im Vergütungsbericht dargestellt. [Lagebericht ab Seite 119](#)

Performance-Phantom-Share-Pläne. Im Jahr 2013 hat der Konzern, ebenso wie in den Jahren 2005 bis 2012, einen Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) ausgegeben. Im Rahmen des PPSP gewährt Daimler bezugsberechtigten Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom Shares), die nach vier Jahren dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Der Auszahlungsbetrag ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Konzernkennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Daimler-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums am Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Der Erdienungszeitraum beträgt somit vier Jahre. Bei den in den Jahren ab 2009 gewährten Plänen ist der Kurs der Daimler-Aktie bei Auszahlung begrenzt auf das 2,5-fache des Kurses bei Gewährung. Ab dem im Jahr 2012 gewährten Plan ist der Auszahlungsbetrag für die Vorstandsmitglieder auf das 2,5-fache des Zuteilungswertes, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl der Phantom Shares herangezogen wurde, begrenzt.

F.50

Effekte aus aktienorientierter Vergütung

	2013	Aufwand 2012	2013	Rückstellung 31. Dezember 2012
in Millionen €				
PPSP	-250	-121	344	214
SOP	-2	-1	-	-
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus der Vorstandsmitglieder	-7	-4	11	10
	-259	-126	355	224

F.51

Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus der aktienorientierten Vergütung von aktiven Mitgliedern des Vorstands

	Dr. Dieter Zetsche 2013	Dr. Wolfgang Bernhard 2013	Dr. Christine Hohmann-Dennhardt 2013	Wilfried Porth 2013
in Millionen €				
PPSP	-10,9	-5,8	-4,2	-4,4
SOP	-1,6	-0,8	-	-
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-1,9	-1,2	-0,6	-0,7
Andreas Renschler 2013	Hubertus Troska 2013	Bodo Uebber 2013	Prof. Dr. Thomas Weber 2013	
in Millionen €				
PPSP	-4,9	-2,6	-2,2	-4,6
SOP	-	-	-	-0,1
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-0,7	-0,5	-0,6	-0,7

Die Ermittlung der Zielerreichung basiert auf dem Return on Net Assets, abgeleitet aus den internen Zielgrößen, und dem Return on Sales im Vergleich zu Benchmarks, der sich an Wettbewerbern orientiert.

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 nahezu vollständig den beizulegenden Zeitwert pro Phantom Share zum Bilanzstichtag dar. Der in den einzelnen Jahren anteilig berücksichtigte Aufwand aus den PPSP richtete sich nach dem Kurs der Daimler-Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrades.

Stock-Option-Pläne. Im April 2000 hatte die Hauptversammlung den Daimler Stock-Option-Plänen (SOP) zugestimmt. Diese Pläne sahen vor, bezugsberechtigten Mitarbeitern Stock Options zum Bezug von Daimler-Aktien zu gewähren. Die im Rahmen dieser Pläne gewährten Optionen können zu einem vorher festgelegten Referenzpreis je Daimler-Aktie zuzüglich eines Aufschlags von 20% ausgeübt werden. Die Optionen sind je zur Hälfte frühestens zwei bzw. drei Jahre nach Gewährung ausübbar. Nicht ausgeübte Optionen verfallen zehn Jahre nach Gewährung. Liegt der Börsenkurs der Daimler-Aktie bei Ausübung mindestens 20% über dem Referenzpreis, erhält der Berechtigte einen Geldbetrag in Höhe des 20%igen Aufschlags. Aus diesen Plänen wurden letztmalig 2004 neue Stock Options gewährt.

Im Falle von Ausübungen hat Daimler bisher im Wesentlichen neue Aktien ausgegeben.

Die Basisdaten des SOP sind in Tabelle [F.52](#) dargestellt.

Die Optionen, die im Jahr 2004 an den Vorstand gewährt wurden und für die der Präsidialausschuss – entsprechend den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex – bei außerordentlichen, nicht vorhergesehenen Entwicklungen eine Begrenzungsmöglichkeit vereinbaren oder sich eine solche Begrenzungsmöglichkeit vorbehalten kann, wurden mit dem inneren Wert zum Bilanzstichtag bewertet. Im Jahr 2013 sind die aus dem Vorjahr noch bestehenden Rechte vollständig ausgeübt worden.

Tabelle [F.53](#) zeigt die Entwicklung der ausgegebenen Stock Options.

Der gewichtete durchschnittliche Kurs der Daimler-Aktie bei Ausübung lag bei 48,83 (2012: 38,27) €. Die gewichtete durchschnittliche Restlaufzeit der noch nicht ausgeübten Optionen beträgt zum 31. Dezember 2013 0,25 Jahre (31. Dezember 2012: 1,11 Jahre).

F.52

Basisdaten des SOP

	Referenz- preis € je Stück	Ausübungs- preis € je Stück	Gewährte Optionen Mio. Stück	Bestehende Optionen Mio. Stück	Ausübbarer Optionen Mio. Stück
31. Dezember 2013					
Option gewährt im Jahr					
2004	36,31	43,57	18,0	0,2	0,2

F.53

Entwicklung der ausgegebenen Stock Options

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnitt- licher Aus- übungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnitt- licher Aus- übungspreis € je Stück
Bestand am Jahresanfang	2,7	42,24	5,5	42,80
Ausgeübt	-2,2	42,62	-1,2	34,62
Abgänge/Verfallen	-0,3	37,33	-1,6	49,88
Noch bestehend am Jahresende	0,2	43,57	2,7	42,24
Ausübbar am Jahresende	0,2	43,57	2,7	42,24

Die Tabellen [F.54](#) stellen die Entwicklung der ausgegebenen Stock Options von zum 31. Dezember 2013 aktiven Mitgliedern des Vorstands dar.

Die Vorstände Dr. Wolfgang Bernhard, Dr. Christine Hohmann-Dennhardt, Wilfried Porth, Hubertus Troska und Bodo Uebber besaßen weder im Geschäftsjahr 2013 noch im Vorjahr bestehende oder ausübbare Stock Options.

Bei den Angaben in Tabelle [F.54](#) ist zu berücksichtigen, dass Vorteile aus den Optionsplänen nur entstehen, wenn der Kurs der Daimler-Aktie die für jeden Plan individuell festgelegte Hürde übersteigt und der Optionsinhaber eine Ausübung veranlasst. Dabei kommt als variable Vergütung ausschließlich die Differenz zwischen Referenz- und Ausübungspreis des jeweiligen Optionsplanes zur Auszahlung. Der hier aufgeführte durchschnittliche Ausübungspreis ist dagegen eine rein statistische Größe, die sich aus dem gewichteten Durchschnitt der in der Tabelle zu den Basisdaten des SOP dargestellten Ausübungspreise ergibt.

F.54

Entwicklung der ausgegebenen Stock Options von aktiven Mitgliedern des Vorstands

Dr. Dieter Zetsche

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
	2013		2012	
Bestand am Jahresanfang	0,1	43,57	0,4	37,84
Ausgeübt	-0,1	43,57	-0,3	34,40
Abgänge/Verfallen	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	-	-	0,1	43,57
Ausübbar am Jahresende	-	-	0,1	43,57
Gewichtete Restlaufzeit		-		1,3 Jahre

Andreas Renschler

	Anzahl der Optionsrechte ¹ Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte ¹ Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
	2013		2012	
Bestand am Jahresanfang	.	43,57	0,1	39,43
Ausgeübt	.	43,57	.	34,40
Abgänge/Verfallen	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	-	-	.	43,57
Ausübbar am Jahresende	-	-	.	43,57
Gewichtete Restlaufzeit		-		1,3 Jahre

1 Für die Anzahl der Optionsrechte erfolgt rundungsbedingt teilweise kein Ausweis.

Prof. Dr. Thomas Weber

	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück	Anzahl der Optionsrechte Mio. Stück	Durchschnittlicher Ausübungspreis € je Stück
	2013		2012	
Bestand am Jahresanfang	0,1	43,57	0,2	37,54
Ausgeübt	-0,1	43,57	-0,1	34,40
Abgänge/Verfallen	-	-	-	-
Noch bestehend am Jahresende	-	-	0,1	43,57
Ausübbar am Jahresende	-	-	0,1	43,57
Gewichtete Restlaufzeit		-		1,3 Jahre

22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ist in Tabelle [F.55](#) dargestellt.

Im Daimler-Konzern bestehen landesspezifisch sowohl leistungsbasierte Pensionszusagen sowie, in geringem Umfang, Beitragszusagen. Darüber hinaus werden im Ausland Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen gewährt.

Leistungsbasierte Pensionspläne

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden im Zusammenhang mit leistungsbasierten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Mitarbeiter des Daimler-Konzerns sowie deren Hinterbliebene gebildet. Grundsätzlich variieren die leistungsbasierten Pensionspläne im Konzern entsprechend den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Ländern. Die leistungsbasierten Pensionszusagen umfassen in der Regel auch Leistungen bei Invalidität und Todesfall.

Nachfolgend werden die wesentlichen in- und ausländischen Pensionspläne des Konzerns beschrieben.

Inländische Pensionspläne. In Deutschland haben die Mitarbeiter vor allem leistungsbasierte Pensionszusagen; der überwiegende Teil der Pensionszusagen für die aktive Belegschaft basiert auf individuellen Versorgungskonten, für die das Unternehmen jährlich einen Beitrag bereitstellt. Die Höhe der Beiträge ist bei den Tarifmitarbeitern abhängig von der tariflichen Einstufung im jeweiligen Jahr und bei den leitenden Führungskräften vom jeweiligen Einkommen. Für die vor dem Jahr 2011 erteilten Zusagen werden die Beiträge über feste Faktoren, die vom Alter des Mitarbeiters abhängen, in Kapitalbausteine umgerechnet und dem individuellen Versorgungskonto gutgeschrieben. Die Faktoren zur Umrechnung beinhalten eine feste Wertsteigerung. Für Neueinstellungen wurden im Jahr 2011 die Versorgungszusagen neu ausgestaltet. 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. Seit dem Jahr 1999 besteht zwischen der Daimler AG und dem Daimler Pension Trust e.V. ein Contractual Trust Arrangement (CTA). Der Daimler Pension Trust e.V. agiert dabei als Sicherungstreuhänder. Mit der Bereitstellung von Vermögen für Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen weiterer Konzerngesellschaften und der Einführung der Pensionspläne, die auf dem oben beschriebenen Lebenszyklusmodell basieren, wurden im Jahr 2012 weitere CTA's zwischen dem Sicherungstreuhänder und der jeweiligen Konzerngesellschaft abgeschlossen.

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.

F.55

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember 2013	2012
<hr/>		
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	8.624	9.788
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	1.245	1.511
	9.869	11.299

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.

F.56

Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen

	2013			2012		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 1. Januar	23.943	20.698	3.245	19.077	16.058	3.019
Laufender Dienstzeitaufwand	548	453	95	404	320	84
Zinsaufwand	755	635	120	864	734	130
Beiträge der Teilnehmer des Plans	56	52	4	116	114	2
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen	-14	-71	57	-2	-	-2
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen	-1.136	-892	-244	4.298	4.089	209
Versicherungsmathematische Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	121	121	-	84	55	29
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	-1.029	-842	-187	4.380	4.144	236
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-	-	-	4	-	4
Geleistete Pensionszahlungen	-829	-691	-138	-822	-680	-142
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	-214	5	-219	-80	8	-88
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	23.230	20.310	2.920	23.943	20.698	3.245
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar	14.207	12.143	2.064	12.597	10.726	1.871
Verzinsung der Planvermögen	464	381	83	601	503	98
Versicherungsmathematische Gewinne	262	199	63	707	611	96
Tatsächliche Erträge der Planvermögen	726	580	146	1.308	1.114	194
Beiträge des Arbeitgebers	537	448	89	1.067	911	156
Beiträge der Teilnehmer des Plans	57	52	5	3	-	3
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-763	-641	-122	-736	-608	-128
Wechselkursveränderungen und sonstige Veränderungen	-96	6	-102	-32	-	-32
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	14.668	12.588	2.080	14.207	12.143	2.064
Finanzierungsstatus	-8.562	-7.722	-840	-9.736	-8.555	-1.181
davon in: Übrige Vermögenswerte	62	-	62	52	-	52
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-8.624	-7.722	-902	-9.788	-8.555	-1.233

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 sowie die Auswahl von Vermögensverwaltern anhand quantitativer und qualitativer Analysen und die laufende Überwachung deren Leistung und Risiko 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.

Überleitung der Nettoschuld aus leistungsbasierten Verpflichtungen

Verpflichtungen. Die Entwicklung der entsprechenden Größen ist in Tabelle [F.56](#) dargestellt.

Zusammensetzung des Planvermögens. Das Planvermögen und die Erträge aus Planvermögen sind ausschließlich für die Pensionszahlungen vorgesehen sowie dafür, die Aufwendungen für die Verwaltung der Pensionspläne zu decken. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns ist aus Tabelle [F.57](#) ersichtlich.

Für Eigenkapitalinstrumente und Anleihen stehen infolge ihrer jeweiligen Notierung an einem aktiven Markt Marktpreise zur Verfügung. Die Vermögen der inländischen Pensionsfonds beinhalteten zum Stichtag keine wesentlichen Anlagen in Staatsanleihen, die gegenwärtig von der europäischen Staatsschuldenkrise betroffen sind; alle in Euro denominierten Staatsanleihen weisen zum Stichtag ein Rating von mindestens AA auf.

Die Investmentstrategie wird durch Investment Komitees bestimmt, die sich aus Vertretern des Finanz- und Personalbereichs zusammensetzen, und wird in der Regel einmal jährlich durch das jeweilige Gremium festgelegt.

F.57

Zusammensetzung des Planvermögens

	2013			2012		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Energie, Rohstoffe und Versorgungsbetriebe	839	737	102	917	807	110
Finanzwesen	995	861	134	932	788	144
Gesundheitswesen	387	322	65	365	302	63
Industrie	479	408	71	407	348	59
Konsumgüter	865	732	133	805	684	121
Technologie- und Telekommunikationsunternehmen	636	538	98	588	501	87
Andere	88	–	88	152	–	152
Eigenkapitalinstrumente	4.289	3.598	691	4.166	3.430	736
Staatsanleihen in EUR	4.084	4.078	6	3.348	3.348	–
Staatsanleihen in USD	936	628	308	998	643	355
Staatsanleihen in anderen Währungen	329	–	329	377	–	377
Staatsanleihen	5.349	4.706	643	4.723	3.991	732
Unternehmensanleihen	1.948	1.501	447	1.584	1.278	306
Forderungsbesicherte Anleihen	1.066	1.009	57	981	888	93
Anleihen	8.363	7.216	1.147	7.288	6.157	1.131
Sonstige börsennotierte Anlagen	5	1	4	45	42	3
Zwischensumme börsennotierte Anlagen	12.657	10.815	1.842	11.499	9.629	1.870
Alternative Investments ¹	690	592	98	1.021	931	90
Immobilien	496	408	88	460	398	62
Sonstige nicht börsennotierte Anlagen	85	78	7	119	119	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	740	695	45	1.108	1.066	42
Zwischensumme nicht börsennotierte Anlagen	2.011	1.773	238	2.708	2.514	194
Planvermögen zum 31. Dezember	14.668	12.588	2.080	14.207	12.143	2.064
davon Marktwert eigene übertragbare Finanzinstrumente	3	3	–	1	1	–
davon Marktwert selbst genutztes Planvermögen	96	96	–	102	102	–

¹ Alternative Investments umfassen im Wesentlichen Private Equity.

Pensionsaufwendungen. Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Nettopensionsaufwendungen kann Tabelle [F.58](#) entnommen werden.

Tabelle [F.59](#) 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 [F.60](#) 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 [F.61](#) dargestellten Auswirkungen.

Die von den Versicherungsmathematikern durchgeführten Berechnungen wurden für die als wesentlich eingestuften Bewertungsparameter isoliert vorgenommen.

Bei der Berechnung der Sensitivität für Lebenserwartung wird durch pauschale (altersunabhängige) Faktoren für eine Referenzperson eine um ein Jahr höhere bzw. um ein Jahr niedrigere Lebenserwartung erreicht.

F.58

Pensionsaufwendungen

	2013			2012		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-548	-453	-95	-404	-320	-84
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-	-	-	-4	-	-4
Nettozinsaufwand	-293	-253	-40	-270	-233	-37
Nettozinsertrag	2	-	2	7	-	7
	-839	-706	-133	-671	-553	-118

F.59

Pensionsaufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2013	2012
in Millionen €		
Umsatzkosten	-313	-264
Vertriebskosten	-121	-68
Allgemeine Verwaltungskosten	-43	-34
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-71	-42
Zinserträge	2	7
Zinsaufwendungen	-293	-270
	-839	-671

Auswirkung auf zukünftige Zahlungsströme. Für das Jahr 2014 plant der Konzern derzeit Zuwendungen an die Pensionsplanvermögen von 0,6 Mrd. €; die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Geschäftsjahres. Die Pensionszahlungen werden im Jahr 2014 voraussichtlich 0,8 Mrd. € betragen.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen kann Tabelle [F.62](#) entnommen werden.

F.60

Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen

	Inländische Pensionspläne 31. Dezember 2013	Ausländische Pensionspläne 31. Dezember 2013	Inländische Pensionspläne 31. Dezember 2012	Ausländische Pensionspläne 31. Dezember 2012
in %				
Abzinsungsfaktoren	3,4	3,1	4,5	3,8
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ¹	1,8	1,8	-	-

1 Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne haben erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen keinen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

F.61

Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungsbasierten Verpflichtung

	31. Dezember 2013		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €			
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	+ 0,25 %	-800	-720
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	- 0,25 %	860	760
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	+ 0,10 %	100	90
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	- 0,10 %	-100	-90
Sensitivität für Lebenserwartung	+ 1 Jahr	360	350
Sensitivität für Lebenserwartung	- 1 Jahr	-390	-380

F.62

Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen

	2013	2012
in Jahren		
Inland	16	16
Ausland	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 2013 betragen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen 1,3 (2012: 1,4) Mrd. € und entfielen überwiegend auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger.

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 2013 rechnet der Konzern nicht mit wesentlichen Belastungen aus den bestehenden gemeinschaftlichen Plänen mehrerer Arbeitgeber; ein Austritt aus einem dieser Pläne ist nicht beabsichtigt.

F.63

Wesentliche Eckdaten zu Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

	2013	2012
in Millionen €		
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtung	1.258	1.520
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen und der Erstattungsansprüche	121	168
Finanzierungsstatus	-1.137	-1.352
Nettoaufwand für Gesundheitsfürsorgeleistungen	-92	-122

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

Bestimmte ausländische Tochtergesellschaften, insbesondere in den USA, gewähren ihren Mitarbeitern nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsbasierte Pläne zu bilanzieren sind. Diese Zusagen sind zu einem geringen Teil durch Erstattungsansprüche und Planvermögen gedeckt. Tabelle [F.63](#) 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.

23. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [F.64](#) 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 2016 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 2021 erwartet.

Übrige. In den Rückstellungen für übrige Risiken werden unter anderem erwartete Belastungen für nachträgliche Minderungen bereits erzielter Umsatzerlöse, wie zum Beispiel noch zu gewährende Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe ausgewiesen. Darüber hinaus enthalten diese Rückstellungen erwartete Aufwendungen für Haftungs- und Prozessrisiken, Rückstellungen für Optimierungsprogramme, Verpflichtungen aus Umweltschutzrisiken sowie Rückstellungen für sonstige Steuern und diverse Einzelsachverhalte, die sich keiner anderen Position zuordnen lassen.

Weitere Informationen zu übrigen Rückstellungen für sonstige Risiken können auch Anmerkungen 5 und 29 entnommen werden.

F.64

Rückstellungen für sonstige Risiken

	Produktgarantien	Personal- und Sozialbereich	Übrige	Gesamt
in Millionen €				
Stand zum 31. Dezember 2012	5.090	2.658	3.694	11.442
davon kurzfristig	2.562	1.302	2.428	6.292
davon langfristig	2.528	1.356	1.266	5.150
Zuführungen	2.426	1.698	2.450	6.574
Inanspruchnahmen	-2.336	-1.387	-1.744	-5.467
Auflösungen	-348	-68	-328	-744
Aufzinsungen und Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	51	15	29	95
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen ¹	-178	317	-150	-11
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

1 Die anderen Veränderungen enthalten die Umbuchung des Erfüllungsrückstands der Altersteilzeitverpflichtungen von den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten in die Rückstellungen für Personal- und Sozialbereich.

24. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten kann Tabelle [F.65](#) 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 2013 betragen die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen 474 (2012: 576) Mio. €. Die Überleitung der Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen zu den entsprechenden Verbindlichkeiten ist in Tabelle [F.66](#) dargestellt.

F.65

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2013			31. Dezember 2012		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	9.091	29.653	38.744	7.770	27.926	35.696
Geldmarktpapiere	1.086	–	1.086	1.768	–	1.768
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.173	8.916	19.089	11.629	8.581	20.210
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	8.539	2.718	11.257	8.481	3.640	12.121
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	3.478	2.653	6.131	2.505	2.644	5.149
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	39	271	310	55	320	375
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	586	535	1.121	703	229	932
	32.992	44.746	77.738	32.911	43.340	76.251

F.66

Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen

	Mindestleasingzahlungen		In den Mindestleasingzahlungen enthaltene Zinsen		Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen							
	31. Dezember 2013	2012	31. Dezember 2013	2012	31. Dezember 2013	2012						
In Millionen €												
Fälligkeit												
innerhalb eines Jahres	53	69	14	14	39	55						
zwischen einem und fünf Jahren	160	191	56	69	104	122						
nach mehr als fünf Jahren	261	316	94	118	167	198						
	474	576	164	201	310	375						

25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten kann Tabelle [F.67](#) entnommen werden.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten erfolgen in Anmerkung 31.

26. Rechnungsabgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des Rechnungsabgrenzungspostens kann Tabelle [F.68](#) entnommen werden.

27. Übrige Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten kann Tabelle [F.69](#) entnommen werden.

F.67

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	31. Dezember 2013		31. Dezember 2012	
in Millionen €							
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	178	217	395	447	173	620	
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	150	263	413	163	90	253	
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	857	934	1.791	790	874	1.664	
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung ¹	744	24	768	809	247	1.056	
Zinsabgrenzungen	893	–	893	1.013	–	1.013	
Erhaltene Käutionen	508	109	617	505	114	619	
Übrige	3.245	154	3.399	2.972	252	3.224	
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.247	1.221	7.468	6.089	1.487	7.576	
	6.575	1.701	8.276	6.699	1.750	8.449	

1 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 entnommen werden.

F.68

Rechnungsabgrenzungsposten

	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	31. Dezember 2013		31. Dezember 2012	
in Millionen €							
Abgrenzung von Umsätzen aus mehrjährigen Service- und Wartungsverträgen	977	1.331	2.308	798	1.134	1.932	
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien	301	743	1.044	281	725	1.006	
Abgrenzung von erhaltenen Miet-Vorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	254	333	587	226	322	548	
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	336	321	657	335	263	598	
	1.868	2.728	4.596	1.640	2.444	4.084	

F.69

Übrige Verbindlichkeiten

	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	31. Dezember 2013		31. Dezember 2012	
in Millionen €							
Verbindlichkeiten für Ertragsteuern	181	12	193	122	30	152	
Verbindlichkeiten für sonstige Steuern	1.011	2	1.013	892	5	897	
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	259	4	263	322	3	325	
	1.451	18	1.469	1.336	38	1.374	

28. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung. Zum 31. Dezember 2013 beinhaltete der Zahlungsmittelfonds verfügbungsbeschränkte Finanzmittel von 69 (2012: 75) Mio. €. Die verfügbungsbeschränkten Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Zahlungsmittelbestände bei Tochtergesellschaften, über die der Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit. Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva ist in Tabelle [F.70](#) dargestellt.

Der Anstieg der Rückstellungen gegenüber dem Vorjahr war im Wesentlichen von höheren zahlungsunwirksamen Aufwendungen für Händlerboni sowie von niedrigeren Zuwendungen an die Pensionsplanvermögen beeinflusst. Im Vergleich zum Vorjahr war die Entwicklung der sonstigen übrigen betrieblichen Aktiva und Passiva insbesondere auf höhere Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit bereits erhaltener, aber noch abzuführender Umsatzsteuer sowie auf gestiegene Verbindlichkeiten aus Verkäufen mit Restwertgarantien und mit Service- und Wartungsverträgen zurückzuführen.

Tabelle [F.71](#) 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 EADS-Aktien (siehe Anmerkung 13).

Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit. Zahlungsströme aus der Sicherung von Fremdwährungsrisiken der Finanzierungsverbindlichkeiten sind im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit berücksichtigt. Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit enthielt Auszahlungen durch Tilgung von Verbindlichkeiten aus Finance Lease von 52 (2012: 105) Mio. €.

F.70

Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva

	2013	2012
in Millionen €		
Rückstellungen	573	-1.003
Finanzinstrumente	131	-188
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	1.536	450
	2.240	-741

F.71

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

	2013	2012
in Millionen €		
Gezahlte Zinsen	-385	-561
Erhaltene Zinsen	172	192
Erhaltene Dividenden	144	192

29. Rechtliche Verfahren

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

Mitte Januar 2011 führte die Europäische Kommission kartellrechtliche Nachprüfungen bei europäischen Nutzfahrzeugherstellern durch, unter anderem auch bei der Daimler AG. Daimler nimmt den Ausgangsverdacht der Kommission sehr ernst und klärt parallel zu den Ermittlungen der Kommission den zugrunde liegenden Sachverhalt auch intern umfassend auf. Bei Kartellverstößen kann die Europäische Kommission abhängig von der Schwere des Verstoßes erhebliche Bußgelder verhängen. Weitergehende Angaben zu diesem kartellrechtlichen Verfahren und des damit für das Unternehmen verbundenen Risikos, insbesondere der in diesem Zusammenhang getroffenen Maßnahmen, werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um das Ergebnis des Verfahrens nicht zu beeinträchtigen.

Am 1. April 2010 gab Daimler eine Einigung zur Beendigung der bereits eingeleiteten Untersuchungen der US-Börsenaufsicht (US Securities and Exchange Commission, SEC) und des US-Justizministeriums (US Department of Justice, DOJ) wegen möglicher Verletzungen des Bestechungsverbots, der Rechnungslegungs- und Buchführungs- sowie der internen Kontrollvorschriften des US Foreign Corrupt Practices Act (FCPA) durch Daimler bekannt.

Auf Basis dieser Einigung zahlte Daimler insgesamt 185 Mio. US-\$ als Geldbuße und zivilrechtliche Gewinnabschöpfung und stimmte der Beauftragung des früheren US-Bundesrichters Louis J. Freeh als Post-Settlement Monitor für die Dauer von drei Jahren zu. Im Hinblick auf die Sachverhalte, die vom DOJ und der SEC untersucht wurden, hat es auch Kontakte mit deutschen Staatsanwaltschaften gegeben und es wurden Unterlagen übergeben.

Am 31. Dezember 2012 sind die Vereinbarungen über die Strafverfolgung (DPAs) ausgelaufen und der US-Bundesrichter Louis J. Freeh hat seine Tätigkeit als Post-Settlement Monitor planmäßig zum 1. April 2013 beendet. Die bei den US Gerichten anhängigen Strafverfahren wurden danach offiziell abgeschlossen.

Am 17. August 2009 hat das Official Committee of Unsecured Creditors von OldCarCo LLC (vormals Chrysler LLC) eine Klage beim United States Konkursgericht des südlichen Distrikts von New York, gegen die Daimler AG, Daimler North America Corporation und andere eingereicht. Dieses Gremium wurde mittlerweile vom Liquidation Trust abgelöst, der weiterhin unbezifferte Schadenersatzansprüche auf der Grundlage von Aushöhlungs- sowie anderen juristischen Theorien erhebt. Dabei wird behauptet, dass die empfangene Gegenleistung bei bestimmten Transaktionen im Zusammenhang mit dem Investment von Cerberus in Chrysler nicht angemessen war. Daimler hat bislang erfolgreich verschiedene juristische Verteidigungsargumente vorgetragen, so dass das Konkursgericht die Klage am 12. Mai 2011 als unbegründet abgewiesen hat. Auf die Berufung des Liquidation Trust hin wurde diese Entscheidung vom Berufungsgericht des südlichen Distrikts von New York bestätigt. Auch eine erneute Berufung des Liquidation Trust am 19. Dezember 2011 zum US Court of Appeals für den Second Circuit in New York war erfolglos. Der US Court of Appeals bestätigte am 30. Januar 2013 einstimmig die erstinstanzliche Entscheidung des Konkursgerichts. Die Entscheidung ist mittlerweile rechtskräftig.

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 21. November 2010 beziffert auf 1,4 Mrd. €),
- Vertragsstrafen nach dem Stand vom 31. Juli 2005 von ungefähr 1,65 Mrd. € zuzüglich Zinsen von 5% pro Jahr über dem jeweiligen Basiszinssatz seit Einreichung der Schiedsklage (per 21. November 2010 beziffert auf 282 Mio. €) und
- Refinanzierungskosten von 115 Mio. €.

Der Betrag für Vertragsstrafen kann sich erhöhen, da unter anderem zeitabhängige Vertragsstrafen verlangt und weitere vertragsstrafenrelevante Sachverhalte durch die Bundesrepublik Deutschland geltend gemacht werden. Die Klageerwiderung wurde dem Schiedsgericht am 30. Juni 2006 zugestellt. Die Replik der Bundesrepublik Deutschland wurde dem Schiedsgericht am 15. Februar 2007 zugestellt. Die Duplik der Beklagten wurde dem Schiedsgericht am 1. Oktober 2007 übergeben (siehe auch Anmerkung 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. 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 2013 auf 772 (2012: 968) Mio. € und beinhalten zum 31. Dezember 2013 bereits gebildete Verbindlichkeiten von 80 (2012: 111) 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 2013 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 Treuhankonto geleistet.

Eventualverbindlichkeiten. Tabelle [F.72](#) zeigt die Schätzung der finanziellen Auswirkungen für die zu den Bilanzstichtagen bestehenden Eventualverbindlichkeiten.

F.72

Zusammensetzung der Eventualverbindlichkeiten

	31. Dezember 2013	2012
in Millionen €		
Rückkaufverpflichtungen	974	787
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	370	130
	1.344	917

F.73

Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen (Nominalwerte)

	31. Dezember 2013	2012
in Millionen €		
Verpflichtungen aus Einkaufskontrakten	9.771	8.763
Unkündbare Miet-, Pacht- und Leasingverträge	1.980	2.139
Unwiderrufliche Kreditzusagen	1.508	1.022
Übrige sonstige finanzielle Verpflichtungen	1.356	1.396
	14.615	13.320

Rückkaufverpflichtungen stellen Vereinbarungen dar, bei denen der Konzern Rückkaufswerte oder Marktwerte von verkauften Fahrzeugen garantiert. Diese Garantien begründen für den Begünstigten das Recht, erworbene Fahrzeuge an den Konzern zurückzugeben; dieses Recht steht in der Regel im Zusammenhang mit zukünftigen Fahrzeugkäufen oder Dienstleistungen. Im Zusammenhang mit diesen Rückkaufverpflichtungen werden Rückstellungen von 43 (2012: 115) Mio. € gebildet. 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.

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten beinhalten Eventualverbindlichkeiten, die sonstige Garantien darstellen, sowie die übrigen Eventualverbindlichkeiten, die keine Garantien darstellen. Zum 31. Dezember 2013 betrug der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung aus sonstigen Garantien, für die keine Rückstellungen gebildet wurden, 42 (2012: 35) Mio. €. Die übrigen Eventualverbindlichkeiten, die keine Garantien darstellen, umfassen insbesondere mögliche Belastungen aus Haftungs- und Prozessrisiken sowie aus sonstigen Steuer- bzw. Zollrisiken; Der bestmögliche Schätzwert für eine mögliche Belastung beläuft sich zum 31. Dezember 2013 auf 328 (2012: 95) Mio. €.

Im Jahr 2002 haben unsere Tochtergesellschaft Daimler Financial Services AG, die Deutsche Telekom AG und die Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes S.A. (Cofiroute) einen Konsortialvertrag zum Zweck geschlossen, ein elektronisches System zur Erhebung von Maut auf deutschen Autobahnen für Nutzfahrzeuge mit mehr als 12 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zu entwickeln sowie eine gemeinsame Projektgesellschaft aufzubauen und das Mautsystem auf der Grundlage des mit der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen Vertrags (Betreibervertrag) zu betreiben. Daimler Financial Services AG und die Deutsche Telekom AG halten jeweils 45% sowohl an dem Konsortium (Toll Collect GbR) als auch an der Projektgesellschaft (Toll Collect GmbH) (zusammen Toll Collect), die restlichen 10% der Anteile hält jeweils Cofiroute.

Laut Betreibervertrag hätte das Mauterhebungssystem spätestens zum 31. August 2003 betriebsbereit sein müssen. Nach einer Verzögerung beim Start des Systems, die bei Toll Collect zu Umsatzeinbußen und Zahlungen von Verspätungsvertragsstrafen führte, wurde das Mauterhebungssystem am 1. Januar 2005 mit On-Board Units eingeführt, die im Vergleich zu den ursprünglichen Vorgaben über eine geringfügig eingeschränkte Funktionalität verfügten (Phase 1). Am 1. Januar 2006 wurde das Mauterhebungssystem mit voller Funktionalität gemäß Betreibervertrag installiert und in Betrieb genommen (Phase 2). Die Toll Collect GmbH erhielt am 20. Dezember 2005 die Vorläufige Betriebserlaubnis gemäß Betreibervertrag. Die Toll Collect GmbH erwartet, dass sie die Endgültige Betriebserlaubnis erhalten wird, und betreibt das Mauterhebungssystem in der Zwischenzeit auf Basis der Vorläufigen Betriebserlaubnis.

Das Versäumnis, verschiedenen Verpflichtungen aus dem Betreibervertrag nachzukommen, kann zu Vertragsstrafen, weiteren Vergütungsminderungen und Rückgriffsforderungen führen, die im weiteren Verlauf ein erhebliches Ausmaß erreichen können.

Die Vertragsstrafen und Vergütungsminderungen sind jedoch in ihrer Höhe wie folgt begrenzt: bis zur Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf 150 Mio. € pro Jahr und nach Erteilung der Endgültigen Betriebserlaubnis auf 100 Mio. € pro Jahr. Diese Beträge erhöhen sich pro Betriebsjahr um 3%.

Im Juni 2006 begann die Bundesrepublik Deutschland damit, die monatlichen Vorauszahlungen der Betreibervergütung an die Toll Collect GmbH partiell 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 110 Mio. € Bankkredite, die der Toll Collect GmbH gewährt werden; dieser Betrag entspricht dem 50%-igen Anteil des Konzerns an der durch die Gesellschafter garantierten Fremdfinanzierung von Toll Collect GmbH.

- *Kapitalintakthalteerklärung.* Die Konsortialmitglieder haben die Verpflichtung, gesamt- und einzelschuldnerisch weiteres Eigenkapital bei der Toll Collect GmbH bereitzustellen, um eine Eigenkapitalquote 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 (2013: 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 der Anmerkung 23 entnommen werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen. Die Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen kann Tabelle [F.73](#) 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.

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 Preisangepassungsklauseln. Im Jahr 2013 wurden Mietzahlungen von 501 (2012: 528) Mio. € aufwandswirksam erfasst. Die zukünftigen Verpflichtungen aus unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen (Nominalwerte) sind in Tabelle [F.74](#) dargestellt.

Zudem hat Daimler zum 31. Dezember 2013 unwiderrufliche Kreditzusagen gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Eine Fälligkeitsübersicht der unwiderruflichen Kreditzusagen kann Tabelle [F.90](#) 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.

F.74

Zukünftige Verpflichtungen aus unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen (Nominalwerte)

	31. Dezember	
	2013	2012
in Millionen €		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	376	360
zwischen einem und fünf Jahren	1.032	1.012
nach mehr als fünf Jahren	572	767
	1.980	2.139

31. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle [F.75](#) stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente des Konzerns dar. Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, zu dem eine Partei die Rechte und/oder Pflichten aus diesem Finanzinstrument von einer unabhängigen anderen Partei übernehmen würde. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikatoren für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

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 2013 bzw. 31. Dezember 2012 hätten aufgenommen werden können.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Aufgrund der kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Verzinsliche Wertpapiere und übrige finanzielle Vermögenswerte. Die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte beinhalten:

- zum beizulegenden Zeitwert bewertete Fremd- und Eigenkapitalanteile; diese Finanzinstrumente wurden mit Börsenkursen zum 31. Dezember bewertet. Sofern öffentliche Notierungen für einzelne Fremd- und Eigenkapitalanteile nicht vorlagen, basiert die Marktwertermittlung auf Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung standen. Die Eigenkapitalanteile umfassen insbesondere die Beteiligungen an Renault SA (Renault) und Nissan Motor Co., Ltd. (Nissan).
- zu Anschaffungskosten bewertete Eigenkapitalanteile; für diese Finanzinstrumente konnten keine beizulegenden Zeitwerte ermittelt werden, da Börsen- oder Marktwerte nicht verfügbar waren. Hierbei handelt es sich um Anteile an nicht börsennotierten Unternehmen, bei denen keine Indikatoren einer dauerhaften Wertminderung zum Bilanzstichtag vorlagen und für die beizulegende Zeitwerte nicht verlässlich bestimmbar sind. Für diese Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Diese Finanzinstrumente, sowie auch die *deriativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, umfassen:

- derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Devisentermingeschäften und von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Devisenoptionen wurden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.
- derivative Zinssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z.B. Zinsswaps) wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet.
- derivative Commodity-Sicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Commodity-Sicherungskontrakte (z.B. Commodity Forwards) wurden auf Basis aktueller Referenzkurse unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw.-abschläge bestimmt.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte umfassen des Weiteren die vom Konzern gehaltene Option, die Anteile an der RRPSH der Rolls-Royce andienen zu können (siehe hierzu auch Anmerkung 13). Der beizulegende Zeitwert der Option wurde mittels eines Optionspreismodells ermittelt. Hierfür wurden zukünftige erwartete Cash Flows zugrunde gelegt und, soweit verfügbar, Marktparame- ter verwendet. Darüber hinaus wird die Beteiligung an Tesla Motors, Inc. (Tesla) gegen das Aktienkursrisiko bzw. die Aktienkurschance durch eine Kombination aus gekauften Put-Optionen und verkauften Call-Optionen gesichert bzw. begrenzt.

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.

F.75

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Dezember 2013 Buchwert	beizulegender Zeitwert	31. Dezember 2012 Buchwert	beizulegender Zeitwert
<hr/>				
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	50.770	51.115	49.060	49.722
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.803	7.803	7.543	7.543
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	11.053	11.053	10.996	10.996
Verzinsliche Wertpapiere				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	7.066	7.066	5.598	5.598
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	2.052	2.052	2.031	2.031
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.452	1.452	1.440	1.440
davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	600	600	591	591
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	350	350	341	341
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.703	1.703	1.364	1.364
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.136	2.136	2.224	2.224
	82.933	83.278	79.157	79.819
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	77.738	79.026	76.251	77.661
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.086	9.086	8.832	8.832
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	413	413	253	253
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	395	395	620	620
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.468	7.468	7.576	7.576
	95.100	96.388	93.532	94.942

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten. Die *erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten* betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Für Erläuterungen zu diesen Finanzinstrumenten, sowie zu *derivativen Finanzinstrumenten, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, 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 gemäß den Globalnettingvereinbarungen (Rahmenvertrag) der International Swaps and Derivatives Association (ISDA) und anderen dementsprechenden nationalen Rahmenvereinbarungen Derivategeschäfte ab. Diese Vereinbarungen erfüllen jedoch nicht die Kriterien für eine Saldierung in der Konzernbilanz, da sie das Recht zur Saldierung nur im Falle künftiger Ereignisse wie dem Ausfall oder der Insolvenz des Konzerns oder der Kontrahenten gewähren.

In der Tabelle [F.76](#) sind die möglichen finanziellen Auswirkungen einer Saldierung der beschriebenen Vereinbarungen dargestellt, unabhängig davon, ob sie gemäß IAS 32.42 in der Konzernbilanz saldiert werden.

Tabelle [F.77](#) zeigt, in welche Bewertungshierarchien (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 Bewertungshierarchien vorzunehmen sind.

Für die Ermittlung des Kreditrisikos aus derivativen Finanzinstrumenten, die der Bewertungshierarchie »Stufe 2« zugeordnet sind, wird die in IFRS 13.48 beschriebene Ausnahme (auf Nettobasis gesteuerte Portfolios) in Anspruch genommen.

Die Entwicklung der finanziellen Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet und der Stufe 3 zugeordnet sind, kann Tabelle [F.78](#) entnommen werden.

Die der Stufe 3 zugeordneten und in Tabelle [F.78](#) dargestellten finanziellen Vermögenswerte betreffen ausschließlich die Option des Konzerns, die gehaltenen Anteile an der RRPSh der Rolls-Royce andienen zu können (siehe auch Anmerkung 13).

F.76

Angaben zu bilanzierten Finanzinstrumenten, die einer rechtlich durchsetzbaren Globalnettingvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung unterliegen

	31. Dezember 2013			31. Dezember 2012		
	Brutto- und Nettobeträge von Finanz- instrumenten in der Konzern- bilanz	Beträge aus Globalnetting- vereinbarungen	Nettobeträge	Brutto- und Nettobeträge von Finanz- instrumenten in der Konzern- bilanz	Beträge aus Globalnetting- vereinbarungen	Nettobeträge
in Millionen €						
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.053	-206	1.847	1.705	-480	1.225
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	808	-206	602	873	-480	393

F.77

**Bewertungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	Gesamt	Stufe 1 ¹	31. Dezember 2013	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	31. Dezember 2012	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
<hr/>										
in Millionen €										
<hr/>										
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte										
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	8.518	6.264	2.254	–	–	7.038	3.902	3.136	–	–
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.452	1.446	6	–	–	1.440	1.431	9	–	–
davon verzinsliche Wertpapiere	7.066	4.818	2.248	–	–	5.598	2.471	3.127	–	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	350	–	232	118	–	341	–	163	178	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.703	–	1.703	–	–	1.364	–	1.364	–	–
	10.571	6.264	4.189	118	–	8.743	3.902	4.663	178	–
<hr/>										
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten										
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	413	–	413	–	–	253	–	253	–	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	395	–	395	–	–	620	–	620	–	–
	808	–	808	–	–	873	–	873	–	–

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.

F.78

Entwicklung der in Stufe 3 zugeordneten erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte

	2013	2012
<hr/>		
in Millionen €		
Stand zum 1. Januar	178	177
Im übrigen Finanzergebnis erfasste Verluste/Gewinne	-60	1
Stand zum 31. Dezember	118	178
<hr/>		
Verluste/Gewinne der Periode für zum 31. Dezember gehaltene finanzielle Vermögenswerte	-60	1

F.79

Informationen zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten unter Verwendung nicht beobachtbarer Eingangsparameter (Stufe 3)

Beschreibung	Nicht beobachtbare Eingangsparameter	Wert der nicht beobachtbaren Eingangsparameter
Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der RRPSh Put-Option	Erwartete Volatilität des Unternehmenswertes der RRPSh	26 % p.a.
Ermittlung des Unternehmenswertes der RRPSh	Erwartetes Umsatzwachstum der RRPSh	2 % – 15 % p.a.
Ermittlung des Unternehmenswertes der RRPSh	Gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz der RRPSh	9 % p.a.

Die Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der RRPSh Put-Option wird anhand eines Binomialmodells durchgeführt. Die Bewertung erfolgt quartalsweise. Im Zuge des Bewertungsprozesses werden die benötigten, öffentlich verfügbaren Marktdaten erhoben sowie die nicht beobachtbaren Inputparameter anhand der intern verfügbaren, aktuellen Informationen überprüft und gegebenenfalls aktualisiert. Insbesondere die Prämisen des durch ein Discounted-Cash-Flow-Verfahren ermittelten Unternehmenswerts der RRPSh werden zu jedem Quartal validiert. Die Ergebnisse der Bewertung der RRPSh Put-Option sowie wesentliche Änderungen der Eingangsparameter und deren jeweilige Auswirkungen auf den Optionswert werden dem Management quartalsweise berichtet.

Parameter mit wesentlichem Einfluss auf das Bewertungsergebnis sind der mittels eines Discounted-Cash-Flow-Verfahrens bestimmte Wert der RRPSh sowie die erwartete Volatilität dieses Wertes. Der Ansatz zur Ermittlung der Volatilität wurde auf eine direkte Analyse der historischen Volatilität eines Index aus vergleichbaren Unternehmen umgestellt. Diese Schätzungsänderung hatte keinen wesentlichen Einfluss auf den Wert der Put-Option zum 31. Dezember 2013. Eine Sensitivitätsanalyse zeigt, dass ein um 10 % höherer Wert der RRPSh zu einer Reduzierung des Optionswertes um 29 Mio. € führen würde. Umgekehrt würde ein um 10 % geringerer Wert der RRPSh den Optionswert um 38 Mio. € erhöhen. Eine um 10 % höhere erwartete Volatilität des RRPSh-Wertes würde zu einer Erhöhung des Optionswertes um 33 Mio. € führen. Dagegen würde eine um 10 % geringere erwartete Volatilität des RRPSh-Wertes den Optionswert um 33 Mio. € reduzieren.

Tabelle [F.80](#) zeigt, in welche Bewertungshierarchien (gemäß IFRS 13) die beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien von IAS 39, sind in Tabelle [F.81](#) dargestellt.

F.80

Bewertungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden

	31. Dezember 2013		
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²
in Millionen €			
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte			
Forderungen aus Finanzdienstleistungen			
	51.115	–	51.115
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten			
Finanzierungsverbindlichkeiten	79.026	36.384	42.642
davon Anleihen	39.656	35.161	4.495
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	6.145	1.223	4.922
davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	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 [F.82](#) entnommen werden.

Die Nettогewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten beinhalten insbesondere die Ergebnisse aus Marktwertänderungen.

Die Nettогewinne bzw. -verluste der zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte beinhalten unter anderem Erträge von Eigenkapitalanteilen sowie realisierte Erträge aus dem Abgang dieser Anteile.

Die Nettогewinne bzw. -verluste aus Krediten und Forderungen beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen und Zuschreibungen, die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind.

Die Nettогewinne bzw. -verluste aus zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen Gewinne und Verluste infolge der Bewertung von Verbindlichkeiten in fremden Währungen.

F.81

Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien von IAS 39

	31. Dezember 2013	2012
	in Millionen €	
Aktiva		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	37.675	37.092
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.803	7.543
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2.136	2.224
Kredite und Forderungen	47.614	46.859
Verzinsliche Wertpapiere	7.066	5.598
Übrige finanzielle Vermögenswerte	2.052	2.031
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	9.118	7.629
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte ²	350	341
Passiva		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.086	8.832
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	77.428	75.876
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	7.388	7.465
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	93.902	92.173
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ²	413	253

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 von 13.095 (2012: 11.968) 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 von 310 (2012: 375) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

4 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien von 80 (2012: 111) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

F.82

Nettогewinne/-verluste

	2013	2012
	in Millionen €	
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten¹		
	-218	274
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	90	122
Kredite und Forderungen	-598	-304
Zu Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	74	-305

1 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

F.83

Gesamtzinerträge und -aufwendungen

	2013	2012
in Millionen €		
Gesamtzinerträge	2.964	3.235
Gesamtzinsaufwendungen	-1.977	-2.244

F.84

Beizulegende Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten

	31. Dezember 2013	2012
in Millionen €		
Fair Value Hedges	118	648
Cash Flow Hedges	1.177	96
Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	13	-

F.85

Nettогewinne/-verluste aus Fair Value Hedges

	2013	2012
in Millionen €		
Nettoverluste/-gewinne aus Sicherungsinstrumenten	-386	285
Nettогewinne/-verluste aus Grundgeschäften	413	-344

F.86

Unrealisierte Gewinne aus Cash Flow Hedges

	2013	2012
in Millionen €		
Unrealisierte Gewinne	1.388	151

F.87

Aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste

	2013	2012
in Millionen €		
Umsatzerlöse	286	-824
Umsatzkosten	-36	-16
Zinserträge	-	2
Zinsaufwendungen	-2	-
	248	-838

Gesamtzinerträge und -aufwendungen

Die Gesamtzinerträge und -aufwendungen für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet wurden, sind aus Tabelle [F.83](#) 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 Waretermingeschäfte eingesetzt.

Beizulegende Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten.

Tabelle [F.84](#) zeigt die beizulegenden Zeitwerte der Sicherungsinstrumente am Bilanzstichtag.

Fair Value Hedges. Der Konzern designiert Fair Value Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken.

Die Nettogewinne und -verluste aus diesen Sicherungsinstrumenten und die Nettogewinne und -verluste der dazugehörigen Grundgeschäfte sind in Tabelle [F.85](#) 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 [F.86](#).

Die in der Periode aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchten Gewinne/Verluste vor Steuern sind in Tabelle [F.87](#) dargestellt.

Die unrealisierten Gewinne und Verluste (vor Steuern) aus der Bewertung der Derivate sowie die erfolgswirksamen Umbuchungen von Gewinnen oder Verlusten (vor Steuern) in die Gewinn- und Verlustrechnung beinhalten nicht die Gewinne und Verluste aus Derivaten, die von den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen des Konzerns abgeschlossen wurden (für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 20).

Im Konzernergebnis des Jahres 2013 sind Nettoaufwendungen (vor Steuern) von 7 (2012: 17) 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 2013 zu Aufwendungen von 8 (2012: 11) 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 [F.88](#) ausgewiesenen Laufzeitändern der Sicherungsgeschäfte erwartet. Zum 31. Dezember 2013 hatte Daimler derivative Instrumente mit einer maximalen Laufzeit von 36 (2012: 37) 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 [F.88](#) zeigt die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern eingesetzt hat, um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

Absicherungen, bei denen sich die Bewertungseffekte aus Grund- und Sicherungsgeschäft in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung weitestgehend ausgleichen, wurden großteils nicht in ein Hedge Accounting einbezogen.

Derivate, die nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen werden, dienen unverändert der Absicherung eines finanziell wirtschaftlichen Risikos aus dem operativen Geschäft. Das Sicherungsinstrument wird glattgestellt, falls das operative Grundgeschäft nicht mehr besteht bzw. erwartet wird.

Erläuterungen zur Absicherung der Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken sind im Unterpunkt Finanzmarktrisiken in Anmerkung 32 enthalten.

F.88

Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente

		31. Dezember 2013		31. Dezember 2012
	Nominalwerte	Restlaufzeit ≤1 Jahr	Restlaufzeit >1 Jahr	Nominalwerte
in Millionen €				
Währungssicherung bilanziert Forderungen/Verbindlichkeiten				
Devisentermingeschäfte	5.747	5.743	4	5.624
Zinswährungsswaps	4.776	1.108	3.668	7.047
davon Cash Flow Hedges	1.305	544	761	1.046
davon Fair Value Hedges	2.541	264	2.277	2.472
Währungssicherung zukünftiger Transaktionen				
Devisentermin- und -optionsgeschäfte	30.439	21.211	9.228	31.794
davon Cash Flow Hedges	29.525	20.297	9.228	30.421
Währungssicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe				
Währungsswaps				
davon Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	1.898	1.898	–	–
Zinssicherung bilanziert Forderungen/Verbindlichkeiten				
Zinsswaps	29.656	6.144	23.512	26.249
davon Cash Flow Hedges	3.837	1.125	2.712	2.295
davon Fair Value Hedges	22.775	3.681	19.094	22.717
Rohstoffpreissicherung zukünftiger Transaktionen				
Waretermingeschäfte	1.389	654	735	1.598
davon Cash Flow Hedges	1.059	440	619	1.111
Gesamtvolume der derivativen Instrumente	73.905	36.758	37.147	72.312
davon Cash Flow Hedges	35.726	22.406	13.320	34.873
davon Fair Value Hedges	25.316	3.945	21.371	25.189

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, Kamaz und Tesla) resultiert ein Aktienkursrisiko. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Geschäft (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) resultieren. Die Kreditrisiken aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft betreffen mögliche Zahlungsausfälle im Rahmen der Operating-Lease-, Finance-Lease- und Finanzierungsverträge. Ferner bestehen Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts beziehungsweise mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Sofern diese Finanzrisiken eintreten, wird die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Daimler hat interne Richtlinien, die die Prozesse des Risiko-controllings zum Gegenstand haben, den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung der Finanzaktivitäten, deren Abwicklung und Buchführung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen 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 Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt. Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente und insbesondere über das Volumen der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente sind in Anmerkung 31 enthalten. Daimler beurteilt seine Finanzrisiken regelmäßig und berücksichtigt dabei auch Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie aktuelle Marktinformationen.

Die von den Fonds zur Abdeckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen, die auch Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere umfassen, sind nicht Bestandteil der nachfolgenden quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen des Konzerns enthält Anmerkung 22.

Kreditrisiko

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr eines ökonomischen Verlustes, der dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.

Die maximalen Risikopositionen aus finanziellen Vermögenswerten, die grundsätzlich einem Kreditrisiko unterliegen, entsprechen deren Buchwerten (ohne Berücksichtigung gegebenenfalls vorhandener Kreditsicherheiten). Aus der Tabelle [F.89](#) sind die maximalen Risikopositionen ersichtlich.

Liquide Mittel. Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie als zur Veräußerung verfügbar ausgewiesene verzinsliche Wertpapiere. Bei der Anlage von liquiden Mitteln werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. In den vergangenen Jahren wurde die Limitmethodik kontinuierlich weiterentwickelt, um der zunehmenden Bonitätsverschlechterung des Bankensektors zu begegnen. Zudem werden vor dem Hintergrund der europäischen Staatsschuldenkrise 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 2013 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen von Daimler Financial Services auf 1.407 (2012: 990) Mio. €; hiervon haben 1.004 (2012: 640) Mio. € eine Laufzeit von unter einem Jahr; 244 (2012: 176) Mio. € weisen eine Laufzeit zwischen einem und drei Jahren auf; 83 (2012: 133) Mio. € weisen eine Laufzeit zwischen drei und vier Jahren auf und 76 (2012: 41) Mio. € haben eine Laufzeit zwischen vier und fünf Jahren.

Das Segment Daimler Financial Services verfügt sowohl auf globaler als auch auf lokaler Ebene über Richtlinien, die den Rahmen für ein effektives Risikomanagement setzen. Gegenstand der Richtlinien sind insbesondere Mindestanforderungen für alle risikorelevanten Prozesse im Kreditgeschäft, die Einschätzung der Kreditwürdigkeit der Kunden, die Einforderung von Sicherheiten sowie das Vorgehen bei unbesicherten Krediten und bei notleidenden Ansprüchen. Die Begrenzung von Konzentrationsrisiken erfolgt primär über globale Limits, die sich auf Einzelkundenengagements beziehen. Zum 31. Dezember 2013 betragen die Kreditpositionen der 15 größten Kunden nicht mehr als 4,1 % des Portfolios (2012: 3,9%).

Im Rahmen seiner Finanzdienstleistungsaktivitäten hält der Konzern für Einzelgeschäfte Kreditsicherheiten. Der Wert einer Kreditsicherheit hängt in der Regel vom Betrag des finanzierten Vermögenswertes ab. Üblicherweise dienen die finanzierten Fahrzeuge als Kreditsicherheit. Darüber hinaus limitiert Daimler Financial Services das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten, zum Beispiel durch Anzahlungen von Kunden.

Im Hinblick auf die Beurteilung des Ausfallrisikos werden zur Bewertung von Privatkunden und Kleinunternehmen Scoring-systeme eingesetzt. Die Bewertung von Großkunden erfolgt durch interne Ratinginstrumente. Beide Bewertungsverfahren benutzen, falls verfügbar, Informationen externer Kreditagenturen. Die Ergebnisse des Scorings und Ratings, ebenso wie die Verfügbarkeit von Sicherheiten und von anderen risikomindernden Instrumenten, wie zum Beispiel Anzahlungen, Garantien und in geringerem Umfang Restschuldversicherungen, sind wesentliche Bestandteile der Kreditentscheidung.

Wesentliche Finanzierungsdarlehen und Leasingverträge gegenüber Großkunden werden individuell auf Wertminderungsbedarf untersucht. Ein Darlehen oder ein Leasingvertrag wird 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 zum Beispiel finanzielle Schwierigkeiten und drohende Zahlungsunfähigkeit des Schuldners, Überfälligkeit der Forderungen und nachträgliche Veränderung der Vertragsbedingungen zur Vermeidung des sofortigen Forderungsausfalls.

F.89

Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten und Kreditzusagen

Siehe auch Anmerkung	Maximale Risikoposition 2013	Maximale Risikoposition 2012
in Millionen €		
Liquide Mittel	18.119	16.594
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	50.770
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	7.803
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	1.703
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	350
Kreditzusagen	30	1.508
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	16	2.136
		2.224

Kredite und Leasingforderungen gegenüber Privatkunden und Kleinunternehmen werden zu Gruppen gleichartiger Verträge zusammengefasst und als Gruppe auf Wertminderungsbedarf beurteilt. Ein Wertberichtigungsbedarf ergibt sich zum Beispiel 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 verhandeln. Interne Richtlinien zur Durchführung einer Neustrukturierung des Kredit- bzw. Leasingvertrags knüpfen dabei an das Vorliegen von Indikatoren bzw. Kriterien an, die nach der Einschätzung des lokalen Managements weitere Zahlungen in einem Umfang erwarten lassen, so dass die erwarteten Erlöse aus dem neu verhandelten Vertrag insgesamt die erwarteten Erlöse aus sofortiger Inbesitznahme und Wiederverkauf übersteigen.

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 zum Beispiel den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kundeneinlagen. Um dem Kreditrisiko vorzubeugen, prüft Daimler die Bonität von Kontrahenten.

Im jeweiligen Exportgeschäft beurteilt Daimler ebenfalls die Bonität der Generalvertretungen über einen internen Ratingprozess sowie unter Einbeziehung des spezifischen Länder- 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 2013 und 2012 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 2013 einen sehr guten Zugang zu den Geld- und Kapitalmärkten. Zusätzlich werden Kreditlinien bei Banken zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt.

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 Jahresende 2013 betrug die Liquidität 18,1 (2012: 16,6) Mrd. €. Im Jahr 2013 ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse aus den positiven Ergebnisbeiträgen der automobilen Geschäftsfelder und aus dem Verkauf der restlichen Anteile an EADS. Mittelabflüsse resultierten insbesondere aus dem Erwerb des 12 %-Anteils an BAIC Motor sowie durch Zuwendungen an die Pensionsplanvermögen (siehe Anmerkungen 13 und 22).

Zum Jahresende 2013 bestanden für den Konzern kurz- und langfristige Kreditlinien über insgesamt 35,4 Mrd. €, von denen 15,0 Mrd. € nicht in Anspruch genommen waren. 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. Die syndizierte Kreditfazilität dient als Absicherung für Commercial-Paper-Ziehungen und kann für die Finanzierung allgemeiner Unternehmenszwecke verwendet werden; sie war zum Jahresende 2013 nicht in Anspruch genommen.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den täglich die liquiden Mittel zusammengeführt werden. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Gesamtkonzerns sowie einzelner Konzerngesellschaften gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält auch Anmerkung 24.

Die in Tabelle [F.90](#) dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten und Finanzgarantien per 31. Dezember 2013 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen.

F.90

Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹

	Gesamt	2014	2015	2016	2017	2018	≥ 2019
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	83.690	34.741	17.826	11.813	5.165	5.042	9.103
Derivative Finanzinstrumente ³	1.191	457	289	96	126	95	128
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	9.086	9.074	10	1	1	.	.
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzungen	6.575	5.354	467	315	214	81	144
Unwiderrufliche Kreditzusagen des Segments Daimler Financial Services und der Daimler AG ⁵	1.508	1.025	65	258	83	77	-
Finanzgarantien ⁶	772	772	-	-	-	-	-
	102.822	51.423	18.657	12.483	5.589	5.295	9.375

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.

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, Kamaz und Tesla). Sofern Marktpreisrisiken eintreten, wird die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Das Management von Marktpreisrisiken hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungen, Zinssätzen und Rohstoffen (Commodities) auf das Ergebnis der Segmente und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt, auf dessen Basis dann Sicherungsscheidungen getroffen werden. Diese beinhalten die Wahl der Sicherungsinstrumente, das zu sichernde Volumen sowie den abzusichernden Zeitraum. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen und Rohstoffe sowie für das Asset-Liability-Management (Zinsen).

Als Teil des Risikomanagementsystems setzt Daimler Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig die Risikoposition gegenüber Änderungen von Marktrisikofaktoren wie Wechselkursen und Zinssätzen gemessen, indem bei Vorgabe eines Konfidenzniveaus und einer Halteperiode ein maximaler Verlust berechnet wird.

Der Ermittlung des Value-at-Risk liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- potenzielle Verluste beziehen sich auf Marktwertänderungen und
- das Konfidenzniveau beträgt 99 % bei einer Halteperiode von fünf Tagen.

Daimler ermittelt den Value-at-Risk aus Wechselkurs- und aus Zinsänderungsrisiken über den Varianz-Kovarianz-Ansatz. Der Value-at-Risk-Bestimmung bei Rohstoffsicherungskontrakten liegt methodisch die Monte-Carlo-Simulation zugrunde.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder laufzeitspezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, die dem RiskMetrics™-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowertes am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value-at-Risk an.

Bei der Monte-Carlo-Simulation werden mithilfe von Zufallszahlen mögliche Änderungen der Marktrisikofaktoren über die Halteperiode hinweg generiert. Die Veränderungen der Marktrisikofaktoren zielen auf eine mögliche Wertänderung des Portfolios. Eine vielfache Wiederholung des Simulationslaufes führt zu einem Verteilungsbild für die Portfoliowertänderungen. An diesem ist wiederum derjenige Portfolioverlust 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 Währungsexposure 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 zentrale Währungsmanagement im Automobilgeschäft am Jahresende 2013 für das Kalenderjahr 2014 eine offene Position von 35 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar sowie eine offene Position von 26 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in britischen Pfund aus. Am Jahresende 2012 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2013 für den US-Dollar bei 27 % und für das britische Pfund bei 26 %. Die im Vergleich zum Vorjahr größere offene Position in US-Dollar trägt zu einer höheren 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 [F.91](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk der Wechselkursrisiken für die Jahre 2013 und 2012 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente, die vor allem in Bezug auf das operative Fahrzeuggeschäft abgeschlossen wurden. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten. Siehe auch Tabelle [F.88](#) für die Nominalvolumina der derivativen Währungssicherungsinstrumente am Bilanzstichtag zur Absicherung zukünftiger Transaktionen.

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen war im Jahr 2013 im Wesentlichen durch die Veränderungen der Wechselkursvolatilitäten bestimmt.

Aus den Liquiditätsanlagen oder -aufnahmen des Konzerns entstehen dafür grundsätzlich keine Währungsrisiken. Sollten Transaktionsrisiken im Zusammenhang mit den Liquiditätsanlagen oder den Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns an Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden diese in der Regel – gemäß einer internen Richtlinie – zum Zeitpunkt des Investments bzw. der Refinanzierung durch geeignete derivative Finanzinstrumente (z. B. Zinswährungsswaps) gegen Währungsrisiken gesichert.

Dadurch dass sich Währungsrisiken aus Liquiditätsanlagen oder Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns sowie diesbezüglich eingesetzter derivativer Finanzinstrumente grundsätzlich vollständig ausgleichen, wurden diese Finanzinstrumente nicht in die dargestellte Value-at-Risk-Berechnung einbezogen.

F.91

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)	442	784	386	527	510	821	510	652
Zinsänderungsrisiko	37	59	28	42	33	53	33	43
Rohstoffpreisrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	24	38	24	32	53	60	53	56

Effekte aus der Währungsumrechnung (Translationsrisiko).

Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses werden die Erträge und Aufwendungen sowie die Vermögenswerte und Schulden von Tochtergesellschaften, die außerhalb der Euro-Zone ansässig sind, in Euro umgerechnet. Dadurch können Änderungen der Wechselkurse von einer Berichtsperiode zur anderen signifikante Umrechnungseffekte verursachen, zum Beispiel in Bezug auf die Umsatzerlöse, das Segmentergebnis (EBIT) und die Vermögenswerte und Schulden des Konzerns. Im Unterschied zum Transaktionsrisiko wirkt sich das Translationsrisiko jedoch nicht zwangsläufig auf zukünftige Cash Flows aus. Das Eigenkapital des Konzerns spiegelt die wechselkursbedingten Buchwertänderungen wider. Daimler sichert sich gegen das Translationsrisiko 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 Daimler Financial Services Segments, der Treasury und des Corporate Controlling über Zielvorgaben für die Zinsrisikoposition gesteuert. Die Treasury ist gemeinsam mit den lokalen Daimler Financial Services Gesellschaften für die Umsetzung der festgelegten Zielvorgaben verantwortlich. Getrennt davon überprüft das Risiko Management 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 fristen-gerechten 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 [F.91](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko für die Jahre 2013 und 2012 für die zinssensitiven originären und derivativen Finanzinstrumente des Konzerns, einschließlich der Finanzinstrumente des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Insofern zeigt die dargestellte Tabelle das Zinsänderungsrisiko bezogen auf die insgesamt offenen Positionen der zinssensitiven Finanzinstrumente. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet.

Die Veränderung des Value-at-Risk der zinssensitiven Instrumente war im Jahresverlauf im Wesentlichen durch die Entwicklung der Zins-Volatilitäten bestimmt.

Commodity-Preis-Risiko. Daimler ist Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken, vornehmlich aus dem geplanten Bezug bestimmter Metalle, wird durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente reduziert.

Für Edelmetalle wies das zentrale Commodity Management am Jahresende 2013 für das Kalenderjahr 2014 eine offene Position von 27% der zugrunde liegenden geplanten Rohstoffkäufe aus. Am Jahresende 2012 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2013 bei 29%.

Tabelle [F.91](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Rohstoffpreisrisiken für die Jahre 2013 und 2012 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten. Siehe auch Tabelle [F.88](#) für die Nominalvolumina von derivativen Rohstoffpreissicherungen am Bilanzstichtag.

Der Value-at-Risk hat sich im Vergleich zum Vorjahr reduziert; Wesentliche Ursachen sind die rückläufigen Preisvolatilitäten und die rückläufigen Preise der jeweiligen Rohstoffe.

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. Kamaz oder Tesla. Dementsprechend bezieht der Konzern diese Anlagen nicht in eine Marktrisikoanalyse ein.

Im Zusammenhang mit der Beteiligung an der RRPS durch die RRPSh gewährte Rolls-Royce der Daimler AG das Recht, die von Daimler gehaltenen Anteile an der RRPSh anzudienen (vgl. hierzu auch Anmerkung 13). Darüber hinaus sichert Daimler das Aktienkursrisiko bzw. begrenzt die Aktienkurschance aus der Beteiligung an Tesla durch eine Kombination aus gekauften Put-Optionen und verkauften Call-Optionen. Derivate, die die Investments des Konzerns absichern, werden ebenfalls nicht in eine Marktrisikoanalyse einbezogen.

33. Segmentberichterstattung

Berichtspflichtige Segmente. Die berichtspflichtigen Segmente des Konzerns umfassen Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Financial Services. Die Segmente werden entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile weitgehend eigenständig organisiert und geführt.

Die Fahrzeugsegmente entwickeln und produzieren Personen- kraftwagen, 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.

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 aktivierte 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 überwiegend von den Fahrzeugsegmenten getragen, die die Leasingfahrzeuge hergestellt haben. Die Risikoauflösung 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 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.

F.92

Segmentinformationen

	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)	4.006	1.637	631	124	1.268	7.666	3.149	10.815
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	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
	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
2012								
Außenumsatzerlöse	59.829	29.085	8.731	3.866	12.786	114.297	–	114.297
Konzerninterne Umsatzerlöse	1.831	2.304	339	63	764	5.301	-5.301	–
Umsatzerlöse gesamt	61.660	31.389	9.070	3.929	13.550	119.598	-5.301	114.297
Segmentergebnis (EBIT)	4.391	1.695	543	-221	1.293	7.701	1.119	8.820
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-4	72	-79	1	-16	-26	1.224	1.198
davon Aufwand aus Aufzinsung von Rückstellungen und Zinssatzänderungseffekte	-317	-109	-43	-14	-4	-487	-17	-504
Segmentvermögenswerte	43.628	21.422	5.129	3.230	85.517	158.926	4.136	163.062
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	662	2.236	1	5	13	2.917	1.387	4.304
Segmentschulden	27.969	10.542	3.814	2.229	79.425	123.979	-247	123.732
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	10.254	2.236	988	365	7.564	21.407	-32	21.375
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	1.334	265	173	27	30	1.829	1	1.830
davon Sachinvestitionen	3.495	989	223	82	23	4.812	15	4.827
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	3.490	1.356	387	178	2.474	7.885	-5	7.880
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	835	245	78	12	11	1.181	-1	1.180
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	1.860	799	141	75	14	2.889	-2	2.887

Informationen über geographische Regionen. Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswertes angegeben.

Tabelle [F.92](#) zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2013 und 2012.

Daimler Trucks. Daimler Trucks hat im Januar 2013 Personalanpassungen in Deutschland und Brasilien beschlossen. Aus den Maßnahmen entstanden im Jahr 2013 Aufwendungen von 116 Mio. €, von denen 50 Mio. € bereits zahlungswirksam waren (siehe auch Anmerkung 5).

Daimler Buses. Daimler Buses hat im ersten Halbjahr 2012 beschlossen, Teile seines Geschäftssystems in Europa und Nordamerika neu auszurichten. Aus den Maßnahmen ergaben sich im Jahr 2013 Aufwendungen von 39 (2012: 155) Mio. € sowie Zahlungsmittelabflüsse von 39 (2012: 28) Mio. € (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.

Überleitungen. Die Überleitungen der Segmentgrößen auf die jeweiligen in den Abschlüssen enthaltenen Größen ergeben sich aus Tabelle [F.93](#).

Die Überleitung auf das Konzern-EBIT enthält im »Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen« im Jahr 2013 insbesondere die Erträge aus der Neubewertung und Veräußerung der verbliebenen 7,4% der EADS-Anteile von 3.356 (aus dem Verkauf von EADS-Anteilen im Jahr 2012: 913) Mio. €. Darüber hinaus ist das Ergebnis aus der at-equity Bewertung der EADS bis zum Verlust des maßgeblichen Einflusses von 41 (2012: 311) Mio. € enthalten (siehe auch Anmerkung 13).

Die Überleitung auf das Konzern-EBIT enthält in »Sonstige zentrale Posten« den im übrigen Finanzergebnis ausgewiesenen Aufwand von 140 Mio. € aus dem Verkauf der EADS-Anteile.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen. Die Außenumsätze und langfristige Vermögenswerte nach Regionen sind in Tabelle [F.94](#) dargestellt.

F.93

Überleitung auf die Konzernwerte

	2013	2012
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	7.666	7.701
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	3.398	1.224
Sonstige zentrale Posten	-331	-113
Eliminierungen	82	8
Konzern-EBIT	10.815	8.820
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten ³	-4	0
Zinserträge	212	233
Zinsaufwendungen	-884	-937
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.139	8.116
Summe Segmentvermögenswerte	166.061	158.926
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ²	596	1.387
Vermögenswerte aus Ertragsteuern ⁴	1.939	2.633
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ⁴	14.560	13.816
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-14.638	-13.700
Konzern-Vermögenswerte	168.518	163.062
Summe Segmentschulden	129.086	123.979
Schulden aus Ertragsteuern ⁴	61	-84
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ⁴	11.551	14.350
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-15.543	-14.513
Konzern-Schulden	125.155	123.732

1 Beinhaltet im Wesentlichen das anteilige Ergebnis aus der Beteiligung an EADS.

2 Beinhaltet im Jahr 2013 im Wesentlichen den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor und im Jahr 2012 den Beteiligungsbuchwert an EADS.

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

4 Industriegeschäft

F.94

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

	2013	2012 Umsatzerlöse nach Regionen	2013	2012 Langfristige Vermögenswerte nach Regionen
in Millionen €				
Westeuropa	41.123	39.377	38.371	34.993
davon Deutschland	20.227	19.722	32.070	29.889
USA	28.597	27.233	14.839	13.889
Sonstige amerikanische Länder	10.168	9.734	2.496	2.715
Asien	24.481	25.126	1.667	2.035
davon China	10.705	10.782	41	46
Sonstige Länder	13.613	12.827	1.954	1.910
	117.982	114.297	59.327	55.542

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.

F.95

Durchschnittliche Net Assets

	2013	2012
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars	16.658	14.107
Daimler Trucks	10.571	11.082
Mercedes-Benz Vans	1.547	1.302
Daimler Buses	1.068	1.157
Daimler Financial Services ¹	6.607	5.871
Net Assets der Segmente	36.451	33.519
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ²	638	1.938
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	2.479	1.256
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen ³	1.080	808
Net Assets Daimler-Konzern	40.648	37.521

1 Eigenkapital

2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet

3 Industriegeschäft

Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet. Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals und sind in Tabelle [F.95](#) 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 gestaltet. 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 [F.96](#) dargestellt.

Für das Jahr 2012 wurden Stock Options, die zum Bezug von 2,3 Mio. Daimler-Aktien berechtigen und im Zusammenhang mit dem Stock-Option-Plan gewährt wurden, nicht in die Berechnung der Ergebnisse je Aktie (verwässert) einbezogen, da die Ausübungspreise der Optionen über den durchschnittlichen Börsenkursen der Daimler-Aktie in 2012 lagen.

F.96

Ergebnis je Aktie

	2013	2012
in Millionen €		
Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG – unverwässert	6.842	6.428
Verwässerungseffekte im Konzernergebnis	–	–
Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG – verwässert	6.842	6.428
in Millionen Aktien		
Gewogener Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien – unverwässert	1.068,8	1.066,8
Verwässerungseffekt durch Stock Options	0,3	0,3
Gewogener Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien – verwässert	1.069,1	1.067,1

36. Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Als nahe stehende Personen oder Unternehmen werden assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierte Tochterunternehmen bezeichnet sowie Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik des Daimler-Konzerns ausüben. Letztere umfassen alle Personen in Schlüsselpositionen sowie deren nahen 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 und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle [F.97](#) dargestellt.

Assoziierte Unternehmen. Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte und empfangene Lieferungen und Leistungen des Konzerns auf die Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH (RRPSH) bzw. die Tognum AG (Tognum), die ein Tochterunternehmen der RRPSH ist, und die MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech Group). Tognum bezieht Motoren, sonstige Teile und Dienstleistungen vom Konzern. MBtech Group entwickelt, integriert und erprobt weltweit Komponenten, Systeme, Module und Fahrzeuge.

Daimler, die Beijing Automotive Group Co., Ltd. (BAIC Group) und BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) haben am 1. Februar 2013 einen Vertrag unterzeichnet, wonach Daimler in BAIC Motor investieren wird. BAIC Motor ist die Pkw-Sparte der BAIC Group, einem der führenden Automobilunternehmen in China. Die Transaktion wurde am 18. November 2013 abgeschlossen. Danach gab BAIC Motor an Daimler neue Anteile in Höhe von 12 % des Anteilsbesitzes zum Preis von 627 Mio. € inklusive Anschaffungsnebenkosten aus. In diesem Zusammenhang hat Daimler zwei Sitze im Verwaltungsgremium von BAIC Motor erhalten. Im Dezember 2013 haben die Anteilseigner von BAIC Motor eine Dividendenzahlung beschlossen, von der 23 Mio. € auf Daimler entfallen. Der Konzern führt derzeit die Aufteilung des Kaufpreises auf die dazugehörigen Vermögensgegenstände und Schulden durch.

F.97

Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen		Verbindlichkeiten	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	31. Dezember 2013	31. Dezember 2012
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	1.184	811	417	425	713	212	61	69
Gemeinschaftsunternehmen	2.034	2.695	390	360	234	627	54	21
davon BBAC	1.685	1.640	54	23	569	372	12	5

Ebenfalls am 18. November 2013 hat BAIC Motor seinen Anteil am gemeinsamen Joint Venture Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (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 ein assoziiertes Unternehmen eingestuft; bis zum Ende des dritten Quartals 2013 wurde das Unternehmen als Gemeinschaftsunternehmen ausgewiesen. Aus dem Statuswechsel hat sich keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernabschluss ergeben; die Gesellschaft wird weiterhin at-equity in den Konzernabschluss einbezogen.

BBAC produziert und vertreibt für den Konzern Mercedes-Benz Fahrzeuge in China. Daimler hatte im Jahr 2013 rund 0,2 Mrd. € in das Gemeinschaftsunternehmen BBAC investiert und plant weitere Investitionen von rund 0,2 Mrd. € im Jahr 2014. Bei weiterem Kapitalbedarf würde BBAC die erforderlichen Mittel an den Kapitalmärkten aufnehmen. Im Dezember 2013 haben die Anteilseigner von BBAC eine Dividendenzahlung beschlossen, von der 101 Mio. € auf Daimler entfallen. Die entsprechende Forderung ist in Tabelle [F.97](#) enthalten.

Im Zusammenhang mit seiner 45%-igen Eigenkapitalbeteiligung an der Toll Collect GmbH hat Daimler Garantien ausgegeben, die in Tabelle [F.97](#) nicht enthalten sind (100 Mio. € zum 31. Dezember 2013 und 110 Mio. € zum 31. Dezember 2012).

Gemeinschaftsunternehmen. Die Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen betreffen überwiegend die Geschäftsbeziehungen mit BBAC (vgl. Ausführungen dazu unter assoziierten Unternehmen).

Im Zusammenhang mit dem Erwerb der Anteile an BAIC Motor erhöhte Daimler am 18. November 2013 seinen Anteil an der gemeinsamen, integrierten Vertriebsgesellschaft Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd. ebenfalls um 1% auf 51%.

Bis zum Ende des ersten Quartals 2013 entfielen 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.

Zudem bestehen Geschäftsbeziehungen mit dem chinesischen Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co. Ltd. (FBAC). FBAC produziert und vertreibt Vans der Marke Mercedes-Benz in China. Im Jahr 2013 wurde ein neues Produktionszentrum von Mercedes-Benz Vans in China eröffnet. Die Gesamtinvestition für das Zentrum beläuft sich auf rd. 60 Mio. €.

Im Dezember 2011 wurde das Gemeinschaftsunternehmen Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA) von Daimler und dem chinesischen Lkw-Hersteller Beiqi Foton Motor Co., Ltd. gegründet. Daimler hat sich verpflichtet, Kapital in das Gemeinschaftsunternehmen einzubringen und darüber hinaus die Produktion für einen Lkw-Motor bei BFDA aufzubauen. Im Jahr 2012 wurde eine Kapitaleinlage von 344 Mio. € geleistet.

Die zusammen mit Kamaz OAO, einem weiteren assoziierten Unternehmen des Konzerns, gegründeten Gemeinschaftsunternehmen Mercedes-Benz Trucks Vostok OAO und Fuso Kamaz Trucks Rus Ltd. produzieren und vertreiben in Russland Lkw der Marken Mercedes-Benz und FUSO. Zudem werden Busse der Marken Mercedes-Benz und Setra in Russland vertrieben. Daimler und der russische Lkw-Hersteller Kamaz haben im Rahmen ihrer strategischen Partnerschaft Lizenzverträge zur Produktion von Axor und Atego Fahrerhäusern sowie ein Lieferabkommen über Motoren und Achsen für Lkw und Busse des russischen Unternehmens unterzeichnet.

Zuwendungen zu Planvermögen. In den Jahren 2013 und 2012 leistete der Konzern Zuwendungen an die ausgelagerten Fonds zur Deckung der Pensions- und Gesundheitsvorsorgeverpflichtungen von 560 Mio. € und 1.084 Mio. €. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 22.

Organmitglieder. Der Konzern unterhält im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit weltweit mit einer Vielzahl von Unternehmen, die auch Kunden und/oder Lieferanten des Konzerns sind, Geschäftsbeziehungen. Unter diesen Kunden und/oder Lieferanten befinden sich auch Unternehmen, die eine Verbindung zu Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats sowie zu nahen Familienangehörigen dieser Organmitglieder der Daimler AG oder deren Tochterunternehmen haben.

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie nahe Familienangehörige dieser Organmitglieder können zugleich Kunden der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften sein und Produkte und Dienstleistungen erwerben. Sofern solche Geschäftsbeziehungen bestehen, werden sie zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Angaben zur Vergütung von Organmitgliedern sind in Anmerkung 37 enthalten.

37. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der im Geschäftsjahr erfolgswirksam erfasste Aufwand für die Vergütung der zum 31. Dezember 2013 aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats kann Tabelle [↗ F.98](#) entnommen werden.

Die in Tabelle [↗ F.98](#) dargestellten Aufwendungen im Zusammenhang mit der variablen Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung resultierten aus der fortlaufenden Bewertung aller ausgegebenen und noch nicht fällig gewordenen Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) mit dem jeweils beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag. Zudem ist darin die Bewertung der im Jahr 2004 gewährten Stock Options mit dem inneren Wert berücksichtigt. Den aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden im Jahr 2013 insgesamt 251.359 (2012: 242.332) Stück virtuelle Aktien im Rahmen des PPSP gewährt; der beizulegende Zeitwert dieser virtuellen Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 10,9 (2012: 11,4) Mio. €. Nach Maßgabe des § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB wurden dem Vorstand somit Gesamtbezüge, ohne Dienstzeitaufwendungen aus Versorgungsansprüchen, von 32,1 (2012: 28,2) 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 2012 und 2013 keine Vergütungen gewährt.

Es wurden keine Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder bzw. Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG gewährt.

Die im Jahr 2013 gewährten Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 14,6 (2012: 15,4) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie ihrer Hinterbliebenen betragen am 31. Dezember 2013 insgesamt 217,0 (2012: 225,9) Mio. €.

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des geprüften Konzernlageberichts ist, dargestellt.

 [Lagebericht ab Seite 119](#)

F.98

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

	2013	2012
in Millionen €		
Bezüge des Vorstands		
Fixe Vergütungskomponente	9,1	7,5
Kurzfristig variable Vergütungskomponente	6,1	4,7
Mittelfristig variable Vergütungskomponente	6,6	4,0
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung	40,6	20,2
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen)	2,5	2,4
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	-
	64,9	38,8
Bezüge des Aufsichtsrats	3,0	3,0
	67,9	41,8

38. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Daimler AG haben in der Hauptversammlung am 10. April 2013 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer bestellt. Die Honorare der KPMG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie der Gesellschaften des weltweiten KPMG-Verbunds für Dienstleistungen sind in Tabelle [F.99](#) 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 (2012: 5) Mio. € sowie die Honorare im Zusammenhang mit der Prüfung des internen Kontrollsystems von 3 (2012: 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.

F.99

Honorare des Abschlussprüfers

	2013	2012
in Millionen €		
Abschlussprüfung	24	24
davon Inland	10	10
Sonstige Bestätigungsleistungen	13	15
davon Inland	10	9
Steuerberatung	2	-
davon Inland	2	-
Sonstige Leistungen	3	4
davon Inland	2	3
	42	43

Der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Daimler AG bereitet jährlich eine Empfehlung zur Bestellung eines von ihm als unabhängig klassifizierten Abschlussprüfers vor. Die Bestellung dieses unabhängigen Prüfers erfolgt danach durch die Hauptversammlung der Daimler AG auf Grundlage der Empfehlung des Aufsichtsrats. Nach erfolgter Bestellung des Abschlussprüfers genehmigt der Prüfungsausschuss die Bedingungen, den Umfang sowie das Honorar für die Prüfungsleistungen.

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.

F.100

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 €)	22.837	30.887
Ergebnis (in Millionen €)	586	3.201

- 1 Zum 31. Dezember 2013.
- 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 2012 bis 31. März 2013.

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  daimler.com/unternehmen/corporate-governance/erklaerungen-des-unternehmens/entsprechenserclaerung dauerhaft zugänglich gemacht.

Drittunternehmen. Tabelle [F.100](#) enthält eine Übersicht über die wesentlichen Drittunternehmen im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex, an denen der Konzern eine Beteiligung hält.

Anteilsbesitz. In Tabelle [F.101](#) wird der Anteilsbesitz der Daimler AG gemäß den §§ 285 und 313 HGB dargestellt. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis unterbleiben, soweit sie nach § 286 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 HGB bzw. § 313 Abs. 2 Nr. 4 Satz 3 für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Daimler AG von untergeordneter Bedeutung sind oder gemäß § 285 Nr. 11 und 11a HGB bzw. § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB keine Verpflichtung vorliegt. Zudem ist in dieser Aufstellung kenntlich gemacht, welche Tochterunternehmen die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB in Anspruch nehmen (Fußnote 2). Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der Daimler AG der befreende Konzernabschluss.

F.101**Anteilsbesitz der Daimler AG**

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
A. Tochterunternehmen					
I. Konsolidierte Unternehmen					
Anlagenverwaltung Daimler AG & Co. OHG Berlin	Schönefeld, Deutschland	100,00	328	21	2
Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.	Atlantis Industria, Republik Südafrika	100,00	-	-	
Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A.	São Paulo, Brasilien	100,00	396	-35	
Belerofonte Empreendimentos Imobiliários Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
BlackStar InvestCo LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Brooklands Estates Management Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Campo Largo Comercio de Veículos e Peças Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	-	-	
car2go Canada Ltd.	Vancouver, Kanada	100,00	-	-	
car2go Deutschland GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	100,00	-	-	
car2go Europe GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	75,00	-	-	
car2go Italia S.R.L.	Mailand, Italien	100,00	-	-	
car2go N.A. LLC	Austin, Texas	100,00	5	-14	
car2go Nederland B.V.	Amsterdam, Niederlande	100,00	-	-	
car2go Österreich GmbH	Wien, Österreich	100,00	-	-	
car2go UK Ltd.	Birmingham, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
CARS Technik & Logistik GmbH	Wiedemar, Deutschland	100,00	-	-	2, 8
CLIDET NO 1048 (Proprietary) Limited	Centurion, Republik Südafrika	100,00	-	-	
Comercial Mercedes-Benz, S.A.	Madrid, Spanien	100,00	-	-	
Commercial Vehicles of South Florida Inc.	Pompano Beach, USA	100,00	-	-	
Conemaugh Hydroelectric Projects, Inc.	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Coventry Lane Holdings, L.L.C.	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
DAF Investments, Ltd.	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler AC Leasing, d.o.o.	Ljubljana, Slowenien	52,00	-	-	
Daimler AG & Co. Wertpapierhandel OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	2, 9
Daimler Australia/Pacific Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	104	89	12
Daimler Automotive de Venezuela C.A.	Valencia, Venezuela	100,00	-	-	
Daimler Buses North America Inc.	Oriskany, USA	100,00	-	-	
Daimler Buses North America Ltd.	Oriskany, USA	100,00	-	-	
Daimler Buses North Carolina LLC	Greensboro, USA	100,00	-	-	
Daimler Canada Finance Inc.	Montreal, Kanada	100,00	-	-	
Daimler Canada Investments Company	Halifax, Kanada	100,00	90	168	12
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	-	-	2, 8
Daimler Finance North America LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Daimler Financial Services AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	1.215	-	2, 8, 10
Daimler Financial Services India Private Limited	Chennai, Indien	100,00	-	-	
Daimler Financial Services Japan Co., Ltd.	Kawasaki, Japan	100,00	-	-	
Daimler Financial Services México, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	-	-	
Daimler Financial Services, S.A. de C.V., S.O.F.O.M., E.N.R.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	-	-	
Daimler Fleet Management GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	1	-	2, 8, 10
Daimler Fleet Management Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	-	-	
Daimler Fleet Management South Africa (Pty.) Ltd.	Centurion, Republik Südafrika	65,00	23	15	
Daimler Fleet Management UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Daimler Fleet Services A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	-	-	
Daimler FleetBoard GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5	-	2, 8
Daimler Greater China Ltd.	Peking, VR China	100,00	662	87	
Daimler India Commercial Vehicles Private Limited	Chennai, Indien	100,00	167	-146	15
Daimler Insurance Agency LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler Insurance Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	2, 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	30	-10	10
Daimler Investments US Corporation	Montvale, USA	100,00	13.401	-51	12
Daimler Luft- und Raumfahrt Holding AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	3.445	-	8
Daimler Manufactura, S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Daimler Mexico, S.A. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	327	64	12
Daimler Middle East & Levant FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	-	-	
Daimler Mobility Services GmbH	Ulm, Deutschland	100,00	12	-	2, 8
Daimler Motors Investments LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	-	-	
Daimler North America Corporation	Montvale, USA	100,00	5.261	668	12
Daimler North America Finance Corporation	Newark, USA	100,00	32.199	363	12
Daimler Northeast Asia Parts Trading and Services Co., Ltd.	Peking, VR China	100,00	93	38	
Daimler Re Brokers GmbH	Bremen, Deutschland	74,90	-	-	2, 8
Daimler Re Insurance S.A. Luxembourg	Luxemburg, Luxemburg	100,00	-	-	
Daimler Real Estate GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	2, 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	-	-	
Daimler Tractocamiones S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	99,98	-	-	
Daimler Trucks and Buses (China) Ltd.	Peking, VR China	100,00	-	-	
Daimler Trucks Canada Ltd.	Mississauga, Kanada	100,00	-66	16	12
Daimler Trucks Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	24	15	
Daimler Trucks North America LLC	Portland, USA	100,00	1.953	432	12
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	490	103	
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	114	26	10
Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	8.687	-	2, 8
Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	3.697	-	2, 8
Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	2, 8
Daimspain S.L.	Madrid, Spanien	100,00	1.436	40	
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	186	109	12
Detroit Diesel Remanufacturing LLC	Detroit, USA	100,00	55	16	12
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	90,00	-	-	2
EHG Elektroholding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	1.130	-	2, 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 Bohemia 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	293	-	2, 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	-	-	
Florida Detroit Diesel-Allison, Inc.	Miami, USA	100,00	28	12	12
Freightliner Custom Chassis Corporation	Gaffney, USA	100,00	25	55	12
Freightliner Holding Ltd.	Calgary, Kanada	100,00	-	-	
Freightliner Ltd.	Portland, USA	100,00	276	-10	12
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	465	13	2
Grundstücksverwaltungsgesellschaft	Schönefeld, Deutschland	100,00	146	17	2, 9
EvoBus GmbH & Co. OHG					

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Henne-Unimog GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	2
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Mercedes-Benz AG & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	4.457	495	2
Henne-Unimog GmbH	Kirchheim-Heimstetten, Deutschland	100,00	-	-	2, 8
Intrepid Insurance Company	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Invema Assessoria Empresarial Ltda	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
Koppieview Property (Pty) Ltd.	Zwartkopp, Republik Südafrika	100,00	-	-	
MBarc Credit Canada Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	-	-	
MDC Power GmbH	Kölleda, Deutschland	100,00	8	-	2, 8
MDC Technology GmbH	Arnstadt, Deutschland	100,00	-	-	2, 8
Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd.	Brixworth, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Mercedes-AMG GmbH	Affalterbach, Deutschland	100,00	21	-	2, 8
Mercedes-Benz - Aluguer de Veículos, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	-	-	
Mercedes-Benz (China) Ltd.	Peking, VR China	75,00	790	642	
Mercedes-Benz (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	61	67	
Mercedes-Benz (Yangzhou) Parts Distribution Co., Ltd.	Yangzhou, VR China	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Accessories GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5	-	2, 8
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekt Franken KG	Schönefeld, Deutschland	90,00	-	-	6
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekt Germersheim Betriebsvorrichtungen OHG	Schönefeld, Deutschland	99,00	-	-	5, 6, 9
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekt Germersheim KG	Schönefeld, Deutschland	99,00	-	-	5, 6
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekt Rhein-Main OHG	Schönefeld, Deutschland	90,00	-	-	6, 9
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekt Südwest KG	Schönefeld, Deutschland	99,00	-	-	5, 6
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekte Baden-Baden und Dresden OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	6, 9
Mercedes-Benz AG & Co. Grundstücksvermietung Objekte Leipzig und Magdeburg KG	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	6
Mercedes-Benz Antwerpen N.V.	Antwerpen, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	161	19	10
Mercedes-Benz Asia GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	2, 8
Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	332	74	12
Mercedes-Benz Auto Finance Ltd.	Peking, VR China	100,00	396	26	
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2012-A	Wilmington, USA	0,00	-	-	6
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2012-1	Wilmington, USA	0,00	-	-	6
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2013-A	Wilmington, USA	0,00	-	-	6
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2013-B	Wilmington, USA	0,00	-	-	6
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2011-1	Wilmington, USA	0,00	-	-	6
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2012-1	Wilmington, USA	0,00	-	-	6
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2013-1	Wilmington, USA	0,00	-	-	6
Mercedes-Benz Bank AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	916	-	8, 10
Mercedes-Benz Bank Polska S.A.	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Bank Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	116	46	10
Mercedes-Benz Bank Service Center GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Banking Service GmbH	Saarbrücken, Deutschland	100,00	-	-	2, 8
Mercedes-Benz Belgium Luxembourg S.A.	Brüssel, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Bordeaux S.A.S.	Begles, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Broker Biztosítási Alkusz Hungary Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Brooklands Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Canada Inc.	Toronto, Kanada	100,00	-26	37	
Mercedes-Benz Česká 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	-	2, 8, 10
Mercedes-Benz CharterWay S.A.S.	Le Chesnay, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz CharterWay S.p.A.	Rom, Italien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Comercial Valencia, S.A.	Valencia, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Comercial, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Mercedes-Benz Corretora de Seguros Ltda	São Paulo, Brasilien	99,98	-	-	
Mercedes-Benz Côte d'Azur SAS	Villeneuve-Loubet, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz CPH A/S	Herlev, Dänemark	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.	Budapest, Ungarn	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Dealer Bedrijven B.V.	Den Haag, Niederlande	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Desarrollo de Mercados, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	-	-	
Mercedes-Benz do Brasil Assessoria Comercial Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	1.073	63	
Mercedes-Benz Drogenbos N.V.	Drogenbos, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Espana, S.A.	Alcobendas, Spanien	99,96	351	45	
Mercedes-Benz Finance China Ltd.	Hongkong, VR China	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Finance Co., Ltd.	Tokio, Japan	90,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	102	22	
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	116	60	12
Mercedes-Benz Financial Services Ceská republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	51	11	
Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services France S.A.	Bailly, Frankreich	100,00	220	2	
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	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	93	18	
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	104	13	10
Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Singapore Ltd.	Singapur, Singapur	85,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	75,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd.	Centurion, Republik Südafrika	100,00	97	18	
Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Financial Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	369	48	10
Mercedes-Benz Financial Services USA LLC	Farmington Hills, USA	100,00	1.260	255	12
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	112	15	
Mercedes-Benz Försäljnings AB	Malmö, Schweden	100,00	-	-	
Mercedes-Benz France S.A.S.	Le Chesnay, Frankreich	100,00	340	-1	
Mercedes-Benz Gent N.V.	Gent, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.	Brackley, Vereinigtes Königreich	60,00	-12	-61	
Mercedes-Benz Hellas S.A.	Kifissia, Griechenland	100,00	50	11	12
Mercedes-Benz Hong Kong Limited	Hongkong, VR China	100,00	31	10	
Mercedes-Benz India Private Limited	Pune, Indien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Insurance Broker SRL	Bukarest, Rumänien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Insurance Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Insurance Services Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	246	-33	
Mercedes-Benz Japan Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	371	24	10
Mercedes-Benz Korea Limited	Seoul, Südkorea	51,00	79	20	
Mercedes-Benz Leasing (Thailand) Co., Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd.	Peking, VR China	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A.	Barueri, Brasilien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	36	-	2, 8, 10
Mercedes-Benz Leasing Hrvatska d.o.o.	Zagreb, Kroatien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing IFN SA	Bukarest, Rumänien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
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	-	-	2, 8
Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	-	-	2, 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	30	25	
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	148	28	10
Mercedes-Benz Master Owner Trust	Wilmington, USA	0,00	-	-	6
Mercedes-Benz Mexico, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	19	20	
Mercedes-Benz Milano S.p.A.	Mailand, Italien	100,00	24	-13	
Mercedes-Benz Minibus GmbH	Dortmund, Deutschland	100,00	-	-	2, 8
Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	2, 8
Mercedes-Benz Molsheim S.A.S.	Molsheim, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	227	20	10
Mercedes-Benz New Zealand Ltd.	Auckland, Neuseeland	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Ninove N.V.	Ninove, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Paris SAS	Le Port-Marly, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Polska Sp. z.o.o	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Portugal, S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Renting, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc.	Palo Alto, USA	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Retail Group UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	72	18	
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	271	25	10
Mercedes-Benz Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	92	26	
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	582	126	
Mercedes-Benz Srbija i Crna Gora d.o.o.	Belgrad, Serbien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	51,00	72	14	
Mercedes-Benz Technical Center Nederland B.V.	Nijkerk, Niederlande	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Türk A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	788	163	12
Mercedes-Benz U.S. International, Inc.	Vance, USA	100,00	129	31	12
Mercedes-Benz UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	228	57	
Mercedes-Benz USA, LLC	Montvale, USA	100,00	189	84	12
Mercedes-Benz V.I. Lille SAS	Vendeville, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz V.I. Lyon SAS	Genas, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz V.I. Paris Ile de France SAS	Herblay, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz V.I. Toulouse SAS	Fenouillet, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Vietnam Ltd.	Ho Chi Minh City, Vietnam	70,00	-	-	
Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Waterloo S.A.	Waterloo, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Wavre S.A.	Wavre, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Wemmel N.V.	Wemmel, Belgien	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Wholesale Receivables LLC	Wilmington, USA	100,00	-	-	
MFTA Canada, Inc.	Toronto, Kanada	100,00	-	-	
Micro Compact Car smart North N.V./S.A.	Brüssel, Belgien	100,00	-	-	
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	Kawasaki, Japan	89,29	398	292	10
Mitsubishi Fuso Truck Europe Sociedade Europeia de Automveis, S.A.	Tramagal, Portugal	100,00	-	-	
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	Logan Township, USA	100,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Multistate LIHTC Holdings III Limited Partnership	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
MVSA COMPANY, INC.	Jacksonville, USA	100,00	-	-	
N.V. Mercedes-Benz Aalst	Erembodegem, Belgien	100,00	-	-	
N.V. Mercedes-Benz Mechelen	Mechelen, Belgien	100,00	-	-	
NuCellSys GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	-	-	
ogotrac France S.A.S.	Paris, Frankreich	100,00	-	-	
Outer Drive - Atlantic LLC	Lodi, USA	100,00	40	12	12
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 Pacifico S.A.C.	Lima, Peru	0,00	-	-	6
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Bryanston, Republik Südafrika	50,10	-	-	
SelecTrucks of America LLC	Portland, USA	100,00	-	-	
SelecTrucks of Toronto, Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	-	-	
Setra of North America, Inc.	Greensboro, USA	100,00	-	-	
Silver Arrow S.A.	Luxemburg, Luxemburg	0,00	-	-	6
smart France S.A.S.	Hambach, Frankreich	100,00	-	-	
smart Vertriebs gmbh	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	2, 8
Starexport Trading S.A.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	402	-28	
Sterling Truck Corporation	Portland, USA	100,00	-471	-3	12
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	-	-	2, 8
Thomas Built Buses of Canada Limited	Woodstock, Kanada	100,00	-	-	
Thomas Built Buses, Inc.	High Point, USA	100,00	51	18	12
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	-5	-10	12
1145820 Ontario Limited	Oriskany, USA	100,00	-	-	
3218095 Nova Scotia Company	Halifax, Kanada	100,00	91	176	12
6353 Sunset Boulevard, Inc.	Hollywood, USA	100,00	-	-	

II. Nicht konsolidierte Unternehmen³

AEG do Brasil Produtos Eletricos e Eletronicos Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
AEG INDIA LIMITED	Bangalore, Indien	100,00	-	-	
AEG Olympia Office GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Anota Fahrzeug Service- und Vertriebsgesellschaft mbH	Berlin, Deutschland	100,00	-	-	8
Automotive Training & Consulting GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Brefa Bremsen- und Fahrzeugdienst AG (in Liquidation)	Niederzier, Deutschland	100,00	-	-	5
Círculo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentinien	71,30	-	-	
Columbia Freightliner, LLC	Columbia, USA	100,00	-	-	
Cúspide GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Daimler AG & Co. Anlagenverwaltung OHG	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	-	-	9
Daimler Aviation South Africa (Pty) Ltd.	Pretoria, Republik Südafrika	100,00	-	-	
Daimler Culture Development Co., Ltd.	Peking, VR China	50,00	-	-	6
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 International Assignment Services USA, LLC	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler IT Retail GmbH	Böblingen, Deutschland	100,00	1	-	8
Daimler Mitarbeiter Wohnfinanz GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Daimler Parts Brand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Daimler Protics GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Daimler Purchasing Coordination Corp.	Farmington Hills, USA	100,00	-	-	
Daimler 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	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Daimler Unterstützungskasse GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	1.242	-6	11, 14
Dasa Aircraft Finance XV B.V.	Amsterdam, Niederlande	100,00	-	-	
Deméter Empreendimentos Imobiliários Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
Deutsche Accumotive Verwaltungs-GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	90,00	-	-	
Eishin Jidosha Kogyo Co., Ltd.	Yamaguchi, Japan	100,00	-	-	
EvoBus Reunion S.A.	Le Port, Frankreich	94,33	-	-	
EvoBus Romania SRL	Bukarest, Rumänien	100,00	-	-	
EvoBus Russland OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	-	-	
France Aircraft Finance III B.V.	Amsterdam, Niederlande	100,00	-	-	
France Aircraft Finance V B.V.	Amsterdam, Niederlande	100,00	-	-	
Fünfte Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
Gemini-Tur Excursões Passagens e Turismo Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	-	-	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	
Daimler Wohnungsbau GmbH & Co. OHG					
Grundstücksverwaltungsgesellschaft	Schönefeld, Deutschland	100,00	-	-	
Porcher & Meffert GmbH & Co. OHG					
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 Gebrauchtteile Center	Neuhäusen, 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 Capital Services NV	Brüssel, Belgien	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 Manufacturing South Africa (Pty) Ltd.	East London, Republik Südafrika	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	-	-	
Mercedes-Benz Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	51,00	-	-	
Mercedes-Benz Solihull Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz TrailerAxleSystems Southern Europe S.A.S.	Le Chesnay, Frankreich	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	-	-	
Mercedes-Benz Venezuela S.A.	Valencia, Venezuela	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	-	-	
MILON Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG	Grünwald, Deutschland	95,00	-	-	6
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	-	-	6
NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	
PABCO Co., Ltd.	Ebina, Japan	100,00	-	-	
PABCO Kinki Co., Ltd.	Yamatokoriyama, Japan	90,00	-	-	
PABCO Sendai Co., Ltd.	Sendai, 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	-	-	
Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda.	Mauá, Brasilien	100,00	-	-	
Siebte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
Star 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	-	-	
Wings Aircraft Finance Inc.	Wilmington, USA	100,00	-	-	
Woking Motors Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	-	-	
Zweite Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	-	-	8
III. At-equity bewertete Unternehmen					
Auto Testing Company, Inc.	Laredo, USA	100,00	-	-	
DRIVEtest LLC	Laredo, USA	100,00	-	-	
MBtech Auto Testing Properties L.L.C.	Laredo, USA	100,00	-	-	
B. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen					
I. At-equity bewertete Unternehmen					
AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.	Burnaby, Kanada	50,10	-	-	4
BAIC Motor Corporation Ltd.	Peking, VR China	12,00	-	-	
Beijing Benz Automotive Co., Ltd.	Peking, VR China	49,00	1.425	194	
Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd	Peking, VR China	50,00	649	-33	4, 10
EM-motive GmbH	Hildesheim, Deutschland	50,00	-	-	4
FKT Holding GmbH	Wien, Österreich	50,00	-	-	4
Fujian Benz Automotive Co., Ltd.	Fuzhou, VR China	50,00	-	-	4
FUSO LAND TRANSPORT Co.Ltd.	Kawasaki, Japan	21,67	-	-	
KAMAZ OAO	Naberezhnye Chelny, Russische Föderation	11,00	-	-	7
Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Yokohama, Japan	43,83	-	-	
Li-Tec Battery GmbH	Kamenz, Deutschland	49,90	26	-50	10
MBtech Group GmbH & Co. KGaA	Sindelfingen, Deutschland	35,00	-	-	
Mercedes-Benz Buses Central Asia GmbH	Stuttgart, Deutschland	50,00	-	-	4
Mercedes-Benz Trucks Vostok Holding GmbH	Wien, Österreich	50,00	-	-	4
MTU Detroit Diesel Australia Pty. Ltd.	Chipping Norton, Australien	50,00	-	-	4
North America Fuel Systems Remanufacturing LLC	Kentwood, USA	50,00	-	-	4
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayama City, Japan	50,00	-	-	
P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing	Jakarta, Indonesien	32,28	-	-	
P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors	Jakarta, Indonesien	18,00	-	-	
Polomex, S.A. de C.V.	Garcia, Mexiko	26,00	-	-	4
Rolls-Royce Power Systems Holding GmbH	Friedrichshafen, Deutschland	50,00	4.324	499	
SelecTrucks of Atlanta LLC	McDonough, USA	50,00	-	-	4
SelecTrucks of Houston LLC	Houston, USA	50,00	-	-	4
SelecTrucks of Los Angeles LLC	Fontana, USA	50,00	-	-	4
SelecTrucks of Omaha LLC	Council Bluffs, USA	50,00	-	-	4
Shenzhen BYD Daimler New Technology Co., Ltd.	Shenzhen, VR China	50,00	168	-10	4, 10
TASiAP GmbH	Stuttgart, Deutschland	60,00	-	-	4
Tesla Motors, Inc.	Palo Alto, USA	3,97	-	-	
Toll Collect GbR	Berlin, Deutschland	45,00	-	-	4
Toll Collect GmbH	Berlin, Deutschland	45,00	618	-49	4, 13
II. Nicht at-equity bewertete Unternehmen³					
BDF IP Holdings Ltd.	Burnaby, Kanada	33,00	-	-	
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.	Peking, VR China	51,00	-	-	4
car2go Hamburg GmbH	Hamburg, Deutschland	25,00	-	-	
carpooling.com GmbH	München, Deutschland	16,67	-	-	
COBUS Industries GmbH	Wiesbaden, Deutschland	40,82	-	-	4
Egyptian-German Automotive Co. (EGA) S.A.E.	6 th of October City, Ägypten	26,00	-	-	
European Center for Information and Communication Technologies – EICT GmbH	Berlin, Deutschland	20,00	-	-	
EvoBus Hungária Kereskedelmi Kft.	Budapest, Ungarn	33,33	-	-	
GottaPark, Inc.	San Francisco, USA	18,09	-	-	4
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	18,37	-	-	
INPRO Innovationsgesellschaft für fortgeschrittene Produktionssysteme in der Fahrzeugindustrie mbH	Berlin, Deutschland	20,00	-	-	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Fußnote
Institut für angewandte Systemtechnik Bremen GmbH	Bremen, Deutschland	26,25	-	-	
Intelligent Apps GmbH	Hamburg, Deutschland	19,47	-	-	
Lackzentrum Bielefeld GmbH	Bielefeld, Deutschland	33,33	-	-	
Laureus World Sports Awards Limited	London, Vereinigtes Königreich	50,00	-	-	4
MBTech Verwaltungs-GmbH	Sindelfingen, Deutschland	35,00	-	-	
Mercedes-Benz Finance Middle East LLC	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	40,00	-	-	4
Mercedes-Benz Lackzentrum Dresden GmbH	Dresden, Deutschland	36,00	-	-	
Mercedes-Benz Leasing Middle East LLC	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	40,00	-	-	4
Mercedes-Benz Starmark I/S	Vejle, Dänemark	50,00	-	-	4
MFTB Taiwan Co., Ltd.	Taipei, Taiwan	33,40	-	-	
Motor Coach Holding, LLC	New York, USA	10,00	-	-	
National Automobile Industry Company Ltd.	Jeddah, Saudi-Arabien	26,00	-	-	4
Omuta Unso Co., Ltd.	Omuta, Japan	33,51	-	-	
Reva SAS	Cunac, Frankreich	34,00	-	-	
smart-BRABUS GmbH	Bottrop, Deutschland	50,00	-	-	4
STARCAM s.r.o.	Most, Tschechische Republik	51,00	-	-	4
tiramizoo GmbH	München, Deutschland	13,86	-	-	
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki, Japan	28,20	-	-	

1 Beteiligung gemäß § 16 AktG

2 Inanspruchnahme der Befreiung gemäß § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB

3 Wegen ihrer insgesamt untergeordneten Bedeutung für den Konzernabschluss werden diese Unternehmen nicht konsolidiert bzw. nicht at-equity bewertet.

4 Gemeinschaftsunternehmen

5 In Liquidation

6 Beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände

7 EBRD hält 4 % der Anteile. Aufgrund der vertraglichen Gegebenheiten werden die EBRD-Anteile nach IFRS Daimler wirtschaftlich zugerechnet.

8 Ergebnisabführungsvertrag mit Daimler AG (direkt/indirekt)

9 Daimler AG ist unbeschränkt haftender Gesellschafter

10 Jahresabschluss 2012

11 Beherrschender Einfluss auf die Anlage der Vermögenswerte. Keine Konsolidierung der Vermögenswerte aufgrund vertraglicher Gestaltung.

12 Jahresabschluss nach IFRS

13 Abschluss 01.09.2012 – 31.08.2013

14 Abschluss 01.11.2011 – 31.10.2012

15 Abschluss 01.04.2012 – 31.03.2013

Weitere Informationen.

Zehnjahresübersicht

Glossar



Stichworte

Bestätigungsvermerk

G | Weitere Informationen.

- [**276** Versicherung der gesetzlichen Vertreter](#)
- [**277** Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers](#)
- [**278** Zehnjahresübersicht](#)
- [**280** Glossar](#)
- [**281** Stichwortverzeichnis](#)
- [**282** Grafik- und Tabellenverzeichnis](#)
- [**284** Internationale Konzernrepräsentanzen
Internet | Informationen | Adressen
Daimler weltweit
Finanzkalender 2014](#)

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 18. Februar 2014

Dieter Zetsche

Wolfgang Bernhard

Christine Hohmann-Dennhardt

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 2013 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 Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften aufgestellt wird und unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. 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 Prüfungs-nachweise für die im Konzern-abschluss enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungs-handlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Abschlussprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzern-abschluss 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, Prüfungs-handlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen ange-messen sind, jedoch nicht, ein Prüfungs-urteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsyste ms des Konzerns abzugeben. Eine Abschlussprüfung umfasst auch die Beurteilung der Ange-messenheit 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 Prüfungs-nachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungs-urteil zu dienen.

Prüfungs-urteil. Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des Konzernabschlusses zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewon-nenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwen-denden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanz-lage des Konzerns zum 31. Dezember 2013 sowie der Ertrags-lage für das an diesem Stichtag endende Geschäftsjahr.

Vermerk zum zusammengefassten Lagebericht. Wir haben den beigefügten Konzernlagebericht der Daimler AG, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2013 geprüft. Der Vorstand der Daimler AG ist verantwortlich für die Aufstellung dieses zusammengefassten Lageberichts in Über-einstimmung mit den nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 2 HGB und unter Beachtung der für die Prüfung des zusammengefassten Lage-berichts vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach ist die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts so zu planen und durchzuführen, dass hinrei-chende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der zusammenge-fasste 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 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung des zusammengefassten Lageberichts zu keinen Einwendungen geführt hat.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung des Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts gewonnenen Erkenntnisse steht der zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Stuttgart, den 18. Februar 2014

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Becker
Wirtschaftsprüfer

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Zehnjahresübersicht.¹

G.01

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
€-Werte in Millionen										
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung										
Umsatz	142.059	95.209	99.222	101.569	98.469	78.924	97.761	106.540	114.297	117.982
Personalaufwand ^{2,3}	24.216	24.650	23.574	20.256	15.066	13.928	16.454	17.424	18.002	18.753
Forschungs- und Entwicklungsleistungen davon aktiviert	5.658 -	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	5.385 1.284
Operating Profit/EBIT ³	5.754	2.873	4.992	8.710	2.730	-1.513	7.274	8.755	8.820	10.815
Operating Profit/EBIT in % des Umsatzes ³	4,1	3,0	5,0	8,6	2,8	-1,9	7,4	8,2	7,7	9,2
Ergebnis vor Ertragsteuern und außerordentliches Ergebnis ³	3.535	2.426	4.902	9.181	2.795	-2.298	6.628	8.449	8.116	10.139
Net Operating Income/Net Operating Profit ³	3.165	4.834	4.032	4.123	1.370	-2.102	5.120	6.240	7.302	9.173
in % der Net Assets (RONA) ³	5,7	10,0	8,3	10,5	4,4	-6,6	17,5	19,9	19,6	22,7
Konzernergebnis ³	2.466	4.215	3.783	3.985	1.414	-2.644	4.674	6.029	6.830	8.720
Konzernergebnis je Aktie (€) ³	2,43	4,09	3,66	3,83	1,41	-2,63	4,28	5,32	6,02	6,40
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€) ³	2,43	4,08	3,64	3,80	1,40	-2,63	4,28	5,31	6,02	6,40
Dividendensumme	1.519	1.527	1.542	1.928	556	0	1.971	2.346	2.349	2.407
Dividende je Aktie (€)	1,50	1,50	1,50	2,00	0,60	0,00	1,85	2,20	2,20	2,25
Aus der Bilanz										
Sachanlagen	34.017	35.295	32.747	14.650	16.087	15.965	17.593	19.180	20.599	21.779
Vermietete Gegenstände	26.711	34.236	36.949	19.638	18.672	18.532	19.925	22.811	26.058	28.160
Sonstige langfristige Vermögenswerte ³	-	76.200	67.507	39.686	42.077	40.044	41.309	45.023	48.947	48.138
Vorräte	16.805	19.699	18.396	14.086	16.805	12.845	14.544	17.081	17.720	17.349
Liquide Mittel	11.666	8.063	8.409	15.631	6.912	9.800	10.903	9.576	10.996	11.053
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	-	54.519	53.626	31.403	31.672	31.635	31.556	34.461	38.742	38.920
Bilanzsumme ³	182.872	228.012	217.634	135.094	132.225	128.821	135.830	148.132	163.062	168.518
Eigenkapital ³	33.522	35.957	37.346	38.230	32.730	31.827	37.953	41.337	39.330	43.363
davon: Gezeichnetes Kapital	2.633	2.647	2.673	2.766	2.768	3.045	3.058	3.060	3.063	3.069
Eigenkapitalquote Konzern (%) ³	17,5	15,1	16,5	26,9	24,3	24,7	26,5	26,3	22,7	24,3
Eigenkapitalquote im Industriegeschäft (%) ³	25,2	23,7	27,1	43,7	42,7	42,6	45,8	46,4	39,8	43,4
Langfristige Schulden ³	-	96.823	90.452	47.998	47.313	49.456	44.738	51.940	65.016	66.047
Kurzfristige Schulden ³	-	95.232	89.836	48.866	52.182	47.538	53.139	54.855	58.716	59.108
Nettoliquidität im Industriegeschäft	2.193	8.016	9.861	12.912	3.106	7.285	11.938	11.981	11.508	13.834
Net Assets im Durchschnitt ³	55.885	48.313	48.584	39.187	31.466	31.778	29.338	31.426	37.521	40.648

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
€-Werte in Millionen										
Aus der Kapitalflussrechnung²										
Investitionen in Sachanlagen	6.386	6.480	5.874	4.247	3.559	2.423	3.653	4.158	4.827	4.975
Abschreibungen	-	7.363	7.169	4.146	3.023	3.264	3.364	3.575	4.067	4.368
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	11.060	11.032	14.337	7.146	-786	10.961	8.544	-696	-1.100	3.285
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-16.682	-10.237	-15.857	26.479	-4.812	-8.950	-313	-6.537	-8.864	-6.829
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	2.549	-1.284	2.396	-25.204	-2.915	1.057	-7.551	5.842	11.506	3.855
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	1.757	2.423	2.679	7.637	-3.915	2.706	5.432	989	1.452	4.842
Börsenkennzahlen										
Jahresendkurs (€)	35,26	43,14	46,80	66,50	26,70	37,23	50,73	33,92	41,32	62,90
Durchschnittliche Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	1.012,8	1.014,7	1.022,1	1.037,8	957,7	1.003,8	1.050,8	1.066,0	1.066,8	1.068,8
Durchschnittliche Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	1.014,5	1.017,7	1.027,3	1.047,3	959,9	1.003,8	1.051,5	1.067,1	1.067,1	1.069,1
Rating										
Langfristiges Credit Rating										
Standard & Poor's	BBB	BBB	BBB	BBB+	A-	BBB+	BBB+	BBB+	A-	A-
Moody's	A3	A3	Baa1	A3	A3	A3	A3	A3	A3	A3
Fitch	BBB+	BBB+	A-	A-	BBB+	BBB+	A-	A-	A-	A-
DBRS	A (low)	A (low)								
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)	379.019	296.109	277.771	271.704	274.330	258.628	258.120	267.274	274.605	275.384

1 Werte für das Jahr 2004 nach US-GAAP, ab 2005 nach IFRS.

2 Bis 3. August 2007 einschließlich Chrysler.

3 Werte für das Jahr 2012 wurden insbesondere aufgrund der Effekte aus der Anwendung des geänderten IAS 19 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. 86 ff.

Equity-Methode. Methode zur Bilanzierung und Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie gegebenenfalls an Gemeinschaftsunternehmen und an Konzernunternehmen, die nicht vollständig konsolidiert werden.

Fair Value. Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Parteien ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte.

Goodwill. Der Betrag, um den die Anschaffungskosten einer Unternehmensakquisition die Summe der Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigen, wird als Geschäftswert (Goodwill) angesetzt.

Hybridantriebe. Sie kombinieren Verbrennungs- und Elektromotoren, die abhängig von Fahrzeugtyp und Fahrsituation einzeln oder gemeinsam betrieben werden.

IFRS – International Financial Reporting Standards. Die IFRS sind ein Regelwerk von Standards und Interpretationen zur externen Rechnungslegung und Berichterstattung von Unternehmen, die von einem unabhängigen privaten Gremium, dem International Accounting Standards Board (IASB), entwickelt werden.

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. 80

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. 80

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. 90f.

Absatz	83 f., 150, 156, 161, 164
Aktie	22 ff., 126 f.
Anleihen	25, 97, 201 ff., 231 f.
Bestätigungsvermerk	277
Brennstoffzelle	107
Cash Flow	93 ff., 103 f.
Change-of-Control	127 f.
CO ₂ -Reduzierung	107 ff.
Compliance	175 f.
Corporate Governance	17, 170 ff.
Dividende	23, 90
EADS	78 f., 215 ff.
EBIT	86 ff.
Effizienzprogramme	28, 145, 150, 156 f., 161, 164
Eigenkapital	99 ff., 104, 189, 222 ff.
Eigenkapitalrendite – Return on Equity	87 ff.
Ergebnis je Aktie (EPS)	89, 260
Ertragslage	86 ff., 102 f.
Ertragsteuern	88 ff., 103, 209 ff.
Finanzergebnis	88 ff., 102 f., 208
Global Excellence	63
Geschäftswerte	198 ff.
Hauptversammlung	25, 182
Hybrid	107 ff.
Integrität	72 f., 175 f.
Investitionen	96, 146
Investor Relations	25
Konsolidierungskreis	195 f.
Konzernergebnis	87 ff., 187
Nachhaltigkeit	105 ff.
Net Assets	90 f.
Pensionsverpflichtungen	92 f., 101, 222 ff.
Portfolioveränderungen	78 f.
Rating	98
Richtlinie für integres Verhalten	72 f., 175 f., 178 ff.
Segmentberichterstattung	257 ff.
Strategie	26 ff.
Umsatz	85, 150, 156, 161, 164, 167, 206
Umsatzrendite –	
Return on Sales	80, 87 f., 150, 156, 161, 164, 167
Value Added	90 f.
Verbindlichkeiten	93 ff., 236
Vergütungssystem	119 ff.

Grafik- und Tabellenverzeichnis.

Umschlag

Wichtige Kennzahlen	Umschlag vorne
Geschäftsfelder	Umschlag vorne
Einlegebroschüre Daimler im Überblick	Umschlag vorne
Daimler weltweit	Umschlag hinten

Daimler am Kapitalmarkt

A.01 Entwicklung der Daimler-Aktie und wichtiger Börsenindizes	22
A.02 Kennzahlen je Aktie	22
A.03 Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2013	23
A.04 Börsenkursentwicklung (indiziert)	23
A.05 Kennzahlen der Daimler-Aktie	24
A.06 Börsendaten der Daimler-Aktie	24
A.07 Aktionärsstruktur am 31.12. 2013 nach Aktionärsgruppen	24
A.08 Aktionärsstruktur am 31.12. 2013 nach Regionen	24

Ziele und Strategie

A.09 Zielsystem	27
A.10 Strategische Wachstumsfelder	29
A.11 Sachinvestitionen 2014 – 2015	31
A.12 Sachinvestitionen	31
A.13 Forschungs- und Entwicklungsleistungen 2014 – 2015	31
A.14 Forschungs- und Entwicklungsleistungen	31

Effizient wirtschaften – profitabel wachsen

B.01 Weltweite Automobilmärkte	44
B.02 Car-to-X-Kommunikation	48
B.03 Verbreitung von car2go	59

Grundlagen des Konzerns

C.01 Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern	76
C.02 Daimler-Konzernstruktur 2013	77
C.03 Berechnung des Value Added	79
C.04 Kapitalkostensatz	80

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

C.05 Wirtschaftswachstum	81
C.06 Automobilmärkte weltweit	82
C.07 Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars	83
C.08 Absatzstruktur Daimler Trucks	83
C.09 Marktanteile	84
C.10 Konzernumsatz nach Regionen	85
C.11 Umsatz nach Geschäftsfeldern	85

Ertragslage

C.12 EBIT nach Segmenten	86
C.13 Ergebnisentwicklung	86
C.14 Sonderfaktoren im EBIT	87
C.15 Umsatzrendite (Return on Sales)	87
C.16 Eigenkapitalrendite (Return on Equity)	87
C.17 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	88
C.18 Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern	88
C.19 Dividende je Aktie	90
C.20 Überleitung zum Net Operating Profit	90
C.21 Value Added	90
C.22 Net Assets (Durchschnitt)	91
C.23 Net Assets (Nettovermögen) des Daimler-Konzerns zum Jahresende	91

Finanzlage

C.24 Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung	93
C.25 Free Cash Flow des Industriegeschäfts	94
C.26 Netto-Liquidität des Industriegeschäfts	94
C.27 Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns	95
C.28 Zusammensetzung der sonstigen finanziellen Verpflichtungen (Nominalwerte)	95
C.29 Sachinvestitionen	96
C.30 Sachinvestitionen nach Geschäftsfeldern	96
C.31 Refinanzierungsinstrumente	97
C.32 Benchmarkemissionen	97
C.33 Rating	98

Vermögenslage

C.34 Verkürzte Konzernbilanz	99
C.35 Bilanzstruktur Daimler-Konzern	100

Daimler AG

C.36 Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG	103
C.37 Bilanzstruktur der Daimler AG	104

Nachhaltigkeit

C.38 Forschungs- und Entwicklungsleistungen	106
C.39 Forschungs- und Entwicklungsleistungen nach Geschäftsfeldern	106
C.40 Der Weg zur emissionsfreien Mobilität	107
C.41 Rundumsicht in der S-Klasse	109
C.42 CO ₂ -Emissionen im Durchschnitt der Pkw-Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Cars in der EU	110
C.43 Mitarbeiter am 31.12.2013 nach Regionen	113
C.44 Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern	113
C.45 Spenden und Sponsoring im Jahr 2013	115

Vergütungsbericht

C.46 Vorstandsvergütung 2013	122
C.47 Geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	123
C.48 Individuelle Versorgungsansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte der Vorstandsmitglieder	124
C.49 Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats	125

Risiko- und Chancenbericht

C.50 Beurteilung Eintrittswahrscheinlichkeit/Ausmaß	129
C.51 Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen	132
C.52 Unternehmensspezifische Risiken und Chancen	136
C.53 Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen	138

Geschäftsfelder

D.01 Mercedes-Benz Cars	150
D.02 Absatz Mercedes-Benz Cars	150
D.03 Daimler Trucks	156
D.04 Absatz Daimler Trucks	156
D.05 Mercedes-Benz Vans	161
D.06 Absatz Mercedes-Benz Vans	161
D.07 Daimler Buses	164
D.08 Absatz Daimler Buses	164
D.09 Daimler Financial Services	167

Corporate Governance

E.01 Governance-Struktur	179
E.02 Directors' Dealings (Geschäfte von Führungspersonen nach § 15a WpHG) im Jahr 2013	183

Konzernabschluss

F.01 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	186
F.02 Konzern-Gesamtergebnisrechnung	187
F.03 Konzernbilanz	188
F.04 Konzern-Kapitalflussrechnung	189
F.05 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	190

Tabellen F.06 bis F.101 im Konzernanhang
 vgl. Inhaltsübersicht S. 185

Weitere Informationen

G.01 Zehnjahresübersicht	278
--------------------------	-----

Internationale Konzernrepräsentanzen.

Ägypten, Kairo

Tel. +20 2 2529 9110
Fax +20 2 2529 9105

Argentinien, Buenos Aires

Tel. +54 11 4808 8719
Fax +54 11 4808 8702

Australien, Melbourne

Tel. +61 39 566 6644
Fax +61 39 566 6210

Belgien/Luxemburg, Brüssel

Tel. +32 2 724 1315
Fax +32 2 724 1558

Brasilien, São Paulo

Tel. +55 11 4173 7171
Fax +55 11 4173 7118

China, Peking

Tel. +86 10 8417 3452
Fax +86 10 8417 3885

Deutschland, Berlin

Tel. +49 30 2594 1111
Fax +49 30 2594 1109

Frankreich, Paris

Tel. +33 1 39 23 5400
Fax +33 1 39 23 5442

Griechenland, Kifissia

Tel. +30 210 629 6700
Fax +30 210 629 6710

Großbritannien,

Milton Keynes
Tel. +44 190 8245 000
Fax +44 190 8245 802

Indien, Pune

Tel. +91 2135 673 800
Fax +91 2135 673 951

Indonesien, Jakarta

Tel. +62 21 3000 3600
Fax +62 21 2351 9600

Italien, Rom

Tel. +39 06 4144 2405
Fax +39 06 4121 9097

Japan, Tokio

Tel. +81 44330 7071
Fax +81 44330 5831

Kanada, Toronto

Tel. +1 416 847 7500
Fax +1 416 425 0598

Kolumbien, Bogotá

Tel. +57 1 4236 700
Fax +57 1 4124 016

Korea, Seoul

Tel. +82 2 6456 2592
Fax +82 2 6456 2599

Kroatien, Zagreb

Tel. +385 1 344 1251
Fax +385 1 344 1258

Malaysia, Kuala Lumpur

Tel. +603 2246 8811
Fax +603 2246 8812

Mexiko, Mexico City

Tel. +52 55 4155 2880
Fax +52 55 4155 2805

Niederlande, Utrecht

Tel. +31 3024 7 1258
Fax +31 3024 7 1610

Österreich, Salzburg

Tel. +43 662 447 8232
Fax +43 662 447 8334

Polen, Warschau

Tel. +48 22 312 7200
Fax +48 22 312 7201

Portugal, Mem Martins

Tel. +351 21 9257 050
Fax +351 21 9257 051

Rumänien, Bukarest

Tel. +40 21 2004 500
Fax +40 21 2004 670

Russland, Moskau

Tel. +7 495 745 2616
Fax +7 495 745 2614

Schweiz, Schlieren

Tel. +41 44 755 8800
Fax +41 44 755 8242

Singapur, Singapur

Tel. +65 6849 8321
Fax +65 6849 8493

Skandinavien, Malmö

Tel. +46 40 679 7214
Fax +46 40 143 988

Slowakei, Bratislava

Tel. +42 1 2492 94900
Fax +42 1 2492 94904

Spanien, Madrid

Tel. +34 91 484 6161
Fax +34 91 484 6019

Südafrika, Pretoria

Tel. +27 12 677 1502
Fax +27 12 666 8191

Taiwan, Taipeh

Tel. +886 2 2715 9696
Fax +886 2 2719 2776

Thailand, Bangkok

Tel. +66 2614 8800
Fax +66 2676 5550

Tschechien, Prag

Tel. +42 0 2710 77700
Fax +42 0 2710 77702

Türkei, Istanbul

Tel. +90 212 867 3330
Fax +90 212 867 4518

Ungarn, Kecskemét

Tel. +36 7630 6000
Fax +49 711 17 790 88271

USA, Washington

Tel. +1 202 649 4501
Fax +1 202 649 4503

Venezuela, Valencia

Tel. +58 241 3008 110
Fax +58 241 8341 199

Vereinigte Arabische

Emirate, Dubai
Tel. +97 14 8075 202
Fax +97 14 8833 201

Vietnam, Ho-Chi-Minh-Stadt

Tel. +848 3588 9100
Fax +848 3895 8714

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

Der nach den deutschen Bilanzierungsvorschriften aufgestellte Jahresabschluss der Daimler AG und der nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellte Konzernabschluss sowie der zusammengefasste Lagebericht für die AG und den Konzern wurden von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Die genannten Publikationen können angefordert werden bei:
Daimler AG, Investor Relations, HPC 0324, 70546 Stuttgart,
Tel. +49 711 17 92262
Fax +49 711 17 92287
order.print@daimler.com

Daimler AG
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 22244
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

Daimler weltweit.

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Vertrieb Fahrzeuge	Daimler Financial Services
Europa						
Produktionsstandorte	11	7	3	7	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	3.905	29
Umsatz (Mio. €)	27.879	10.390	7.188	2.494	-	6.104
Belegschaft	90.535	32.515	13.172	14.625	41.640	4.611
NAFTA						
Produktionsstandorte	1	14	1	1	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	1.471	4
Umsatz (Mio. €)	15.038	10.104	925	255	-	6.980
Belegschaft	3.446	19.221	104	435	3.558	1.515
Lateinamerika (ohne Mexiko)						
Produktionsstandorte	-	2	1	2	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	586	2
Umsatz (Mio. €)	852	3.315	592	1.074	-	341
Belegschaft	-	13.043	1.562	1.512	-	421
Afrika						
Produktionsstandorte	1	1	-	1	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	364	1
Umsatz (Mio. €)	1.569	1.073	179	72	-	231
Belegschaft	2.914	1.046	-	-	2.274	295
Asien						
Produktionsstandorte	2	3	-	2	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	1.937	9
Umsatz (Mio. €)	17.519	5.891	315	164	-	615
Belegschaft	-	13.195	-	31	3.970	1.096
Australien/Ozeanien						
Produktionsstandorte	-	-	-	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	277	2
Umsatz (Mio. €)	1.440	693	170	45	-	252
Belegschaft	-	-	-	-	1.013	169

Erläuterung: Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds.

Finanzkalender 2014.

Jahrespressekonferenz

6. Februar 2014

Analysten- und Investorenkonferenz

7. Februar 2014

Vorlage des Geschäftsberichts 2013

21. Februar 2014

Hauptversammlung 2014

Messe Berlin

9. April 2014

10.00 Uhr MESZ | 4.00 Uhr EST

Zwischenbericht Q1 2014

30. April 2014

Zwischenbericht Q2 2014

23. Juli 2014

Zwischenbericht Q3 2014

23. Oktober 2014

Da wir Terminverschiebungen grundsätzlich nicht ausschließen können, empfehlen wir Ihnen, den aktuellen Stand kurzfristig im Internet unter  daimler.com/ir/termine abzufragen.



Das für diesen Geschäftsbericht verwendete Papier wurde aus Zellstoffen hergestellt, die aus verantwortungsvoll bewirtschafteten und gemäß den Bestimmungen des Forest Stewardship Council zertifizierten Forstbetrieben stammen.

Daimler AG
Mercedesstr. 137
70327 Stuttgart, Deutschland
www.daimler.com
www.daimler.mobi