

DAIMLER

Geschäftsbericht 2018



Wichtige Kennzahlen

Daimler-Konzern

	2018	2017	18/17
€-Werte in Millionen	Veränd. in %		
Umsatz	167.362	164.154 ²	+2 ¹
Sachinvestitionen	7.534	6.744	+12
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	9.107	8.711	+5
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.898	2.005	+45
EBIT	11.132	14.348 ²	-22
Konzernergebnis	7.582	10.617 ²	-29
Ergebnis je Aktie (in €)	6,78	9,61 ²	-29
Dividende je Aktie (in €)	3,25	3,65	-11
Beschäftigte (31.12.)	298.683	289.321	+3

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 4%.

2 Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Weitere Informationen können Anmerkung 1 des Konzernabschlusses entnommen werden.



Titelmotiv

Mit dem EQC (Stromverbrauch kombiniert: 22,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, vorläufige Angaben)¹ kommt das erste Mercedes-Benz Fahrzeug der Marke EQ auf die Straße. Mit seinem nahtlosen, klaren Design und markentypischen Farbakzenten ist er Vorreiter einer avantgardistischen Elektroästhetik. In puncto Qualität, Sicherheit und Komfort ist der EQC der Mercedes-Benz unter den Elektrofahrzeugen. Er überzeugt in der Summe seiner Eigenschaften, insbesondere auch durch seine beeindruckende Fahrdynamik und eine Reichweite von bis zu 450 km nach NEFZ.¹

¹ Angaben zum Stromverbrauch und zu den CO₂-Emissionen sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst unverbindlich ermittelt. Die Angaben zur Reichweite sind ebenfalls vorläufig und unverbindlich. Eine EG-Typgenehmigung und eine Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

Daimler-Geschäftsfelder >

Geschäftsfelder und Marken

	2018	2017	2016	18/17
€-Werte in Millionen				Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars				
Umsatz	93.103	94.351 ¹	89.284	-1
EBIT	7.216	8.843 ¹	8.112	-18
Umsatzrendite (in %)	7,8	9,4 ¹	9,1	.
Sachinvestitionen	5.684	4.843	4.147	+17
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	6.962	6.642	5.671	+5
davon aktivierte Entwicklungskosten	2.269	2.388	2.008	-5
Absatz (Einheiten)	2.382.791	2.373.527	2.197.956	+0
Beschäftigte (31.12.)	145.436	142.666	139.947	+2
Daimler Trucks				
Umsatz	38.273	35.755 ¹	33.187	+7
EBIT	2.753	2.383 ¹	1.948	+16
Umsatzrendite (in %)	7,2	6,7	5,9	.
Sachinvestitionen	1.105	1.028	1.243	+7
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.295	1.322	1.265	-2
davon aktivierte Entwicklungskosten	40	45	57	-11
Absatz (Einheiten)	517.335	470.705	415.108	+10
Beschäftigte (31.12.)	82.953	79.483	78.642	+4
Mercedes-Benz Vans				
Umsatz	13.626	13.161 ¹	12.835	+4
EBIT	312	1.147 ¹	1.170	-23
Umsatzrendite (in %)	2,3	8,7 ¹	9,1	.
Sachinvestitionen	468	710	373	-34
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	666	565	442	+18
davon aktivierte Entwicklungskosten	176	310	238	-43
Absatz (Einheiten)	421.401	401.025	359.096	+5
Beschäftigte (31.12.)	26.210	25.255	24.029	+4
Daimler Buses				
Umsatz	4.529	4.524 ¹	4.176	+0
EBIT	265	281 ¹	249	-6
Umsatzrendite (in %)	5,9	6,2 ¹	6,0	.
Sachinvestitionen	144	94	97	+53
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	199	194	202	+3
davon aktivierte Entwicklungskosten	41	30	11	+37
Absatz (Einheiten)	30.888	28.676	26.226	+8
Beschäftigte (31.12.)	18.770	18.292	17.899	+3
Daimler Financial Services				
Umsatz	26.269	24.530 ^{1,2}	20.660	+7
EBIT	1.384	1.970	1.739	-30
Eigenkapitalrendite (in %)	11,1	17,7	17,4	.
Neugeschäft	71.927	70.721	61.810	+2
Vertragsvolumen	154.072	139.907	132.565	+10
Sachinvestitionen	64	43	37	+49
Beschäftigte (31.12.)	14.070	13.012	12.062	+8

1 Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst.

Weitere Informationen können Anmerkung 1 des Konzernabschlusses entnommen werden.

2 Die konzerninternen Umsatzerlöse und Umsatzkosten im Segment Daimler Financial Services wurden in gleicher Höhe angepasst.

Diese Anpassungen wurden in der Überleitung in vollem Umfang eliminiert.

Die Daimler AG ist eines der erfolgreichsten Automobilunternehmen der Welt.
Mit den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans,
Daimler Buses und Daimler Financial Services gehört Daimler zu den größten
Anbietern von Premium-Pkw und ist der weltweit größte Hersteller von Lkw über 6t.
Daimler Financial Services bietet Finanzierung, Leasing, Flottenmanagement,
Geldanlagen, die Vermittlung von Versicherungen und Kreditkarten sowie innovative
Mobilitätsdienstleistungen an. Mehr Informationen: daimler.com



AMG

MAYBACH



Mercedes me

EQ



FREIGHTLINER®

FUSO

WESTERN STAR

THOMAS^{BUILT BUSES}

BHARAT BENZ



FREIGHTLINER®



SETRA

BHARAT BENZ

Mercedes-Benz Bank

Mercedes-Benz
Financial Services

Daimler Truck Financial

moovel

CAR
2GO

mytaxi

Inhalt

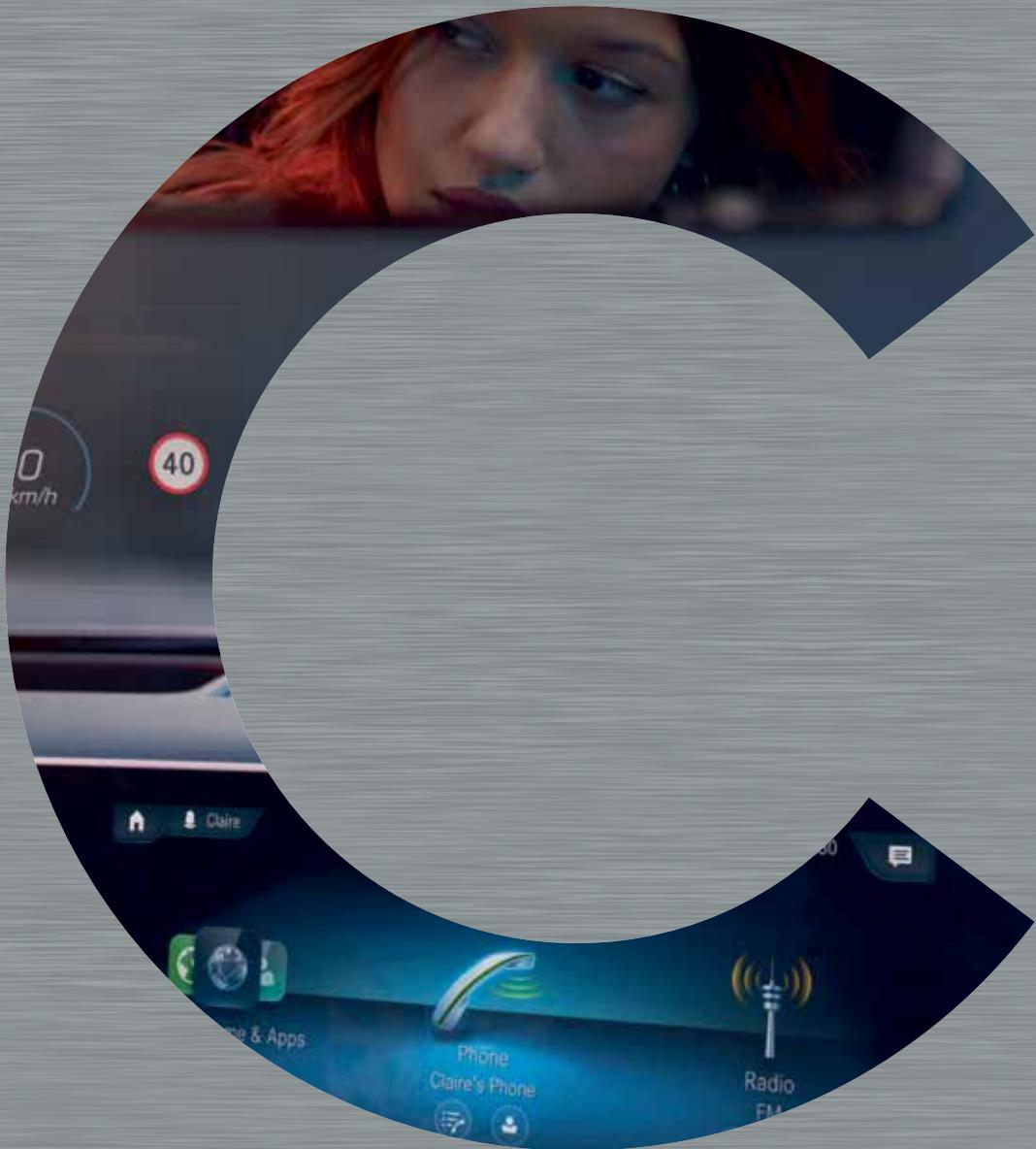


Brief des Vorstandsvorsitzenden	38
A An unsere Aktionäre	43
Der Vorstand	44
Bericht des Aufsichtsrats	46
Der Aufsichtsrat	54
Highlights 2018	56
Daimler am Kapitalmarkt	62
Ziele und Strategie	66
B Zusammengefasster Lagebericht	72
Grundlagen des Konzerns	74
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf	79
Ertragslage	85
Finanzlage	91
Vermögenslage	99
Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)	102
Nachhaltigkeit und Integrität	105
Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	118
Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2018	119
Vergütungsbericht	120
Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen	140
Risiko- und Chancenbericht	143
Prognosebericht	158
C Geschäftsfelder	164
Mercedes-Benz Cars	166
Daimler Trucks	172
Mercedes-Benz Vans	177
Daimler Buses	180
Daimler Financial Services	183
D Corporate Governance	186
Bericht des Prüfungsausschusses	188
Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance Bericht	191
E Nichtfinanzieller Bericht	202
Nachhaltigkeit bei Daimler	204
Umweltbelange	206
Arbeitnehmerbelange	210
Sozialbelange	215
Compliance	217
Vermerk über die Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts	224
F Konzernabschluss	226
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	228
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	229
Konzernbilanz	230
Konzern-Kapitalflussrechnung	231
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	232
Konzernanhang	234
G Weitere Informationen	332
Versicherung der gesetzlichen Vertreter	334
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	335
Zehnjahresübersicht	342
Glossar	344
Stichwortverzeichnis	345
Daimler weltweit	346

Info-Leitsystem

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

THE POWER OF









Daimler hat den Anspruch, eine neue Ära der Mobilität zu gestalten, in der sich alles um unsere Kunden dreht: **CUSTOMER**. Ihre dynamischen Ansprüche wollen wir umfassend erfüllen.

Mit vier strategischen Bausteinen stellen wir dafür die Weichen. Mit unserem starken globalen Kerngeschäft: **CORE**, wegweisenden Innovationen in den **CASE**-Zukunftsfeldern Connected, Autonomous, Shared & Services und Electric, einer flexiblen Kultur der Zusammenarbeit: **CULTURE** und der schlagkräftigen Neuaufstellung: **COMPANY**.

Durch diese 5C-Strategie wollen wir beste Kundenerlebnisse bieten und auf Erfolgskurs bleiben, auch für unsere Mitarbeiter, Partner und Investoren.

Intuitiv.
Emotional.
MBUX.





Einzigartiges Kundenerlebnis im Fahrzeug. Als erste Serienbaureihe von Mercedes-Benz bietet die neue A-Klasse das Multimediasystem MBUX – Mercedes-Benz User Experience, das zugleich eine neue Ära der Mercedes me Connectivity einläutet. Besonderheit dieses Systems ist seine Lernfähigkeit dank Künstlicher Intelligenz. MBUX ist individualisierbar und stellt sich auf den Nutzer ein. Auch mit dem intuitiven Bedienkonzept schafft es so eine emotionale Verbindung zwischen Fahrzeug, Fahrer und Passagieren. Serienmäßig an Bord ist MBUX auch in der A-Klasse L Limousine, der exklusiv für den chinesischen Markt entwickelten Modellvariante mit langem Radstand.

Elektrisch. Effizient. eActros.



100% electric.
Clean, quiet and sustainable.

Innovationsflotte bei Pilotkunden. Bereits im Jahr 2016 hat Mercedes-Benz seinen ersten schweren vollelektrischen Verteiler-Lkw präsentiert. Jetzt folgt konsequent der nächste Schritt: Der Mercedes-Benz eActros kommt im Praxis-einsatz auf die Straße. Insgesamt 20 Kunden testen zehn seriennahe Fahrzeuge unter realen Bedingungen in puncto Alltagstauglichkeit und Wirtschaftlichkeit. Zunächst steht dabei der innerstädtische Waren- und Lieferverkehr im Fokus; die hier benötigten Reichweiten kann der eActros in der Regel sehr gut abdecken. Langfristig soll das lokal emissionsfreie, leise Fahren in Städten mit Serien-Lkw ermöglicht werden.





eActros – Feinschliff im Flottentest

Gemeinsam mit Pilotkunden wird der seriennahe Mercedes-Benz eActros weiterentwickelt, um ihn technisch und wirtschaftlich dem Logistikalltag optimal anzupassen. Die Erprobung der schweren Elektro-Lkw erfolgt mit einer Innovationsflotte aus Fahrzeugen der Gewichtsvarianten 18 und 25 Tonnen sowie mit Unternehmen, die in unterschiedlichen Branchen und Kategorien Waren im Stadtverkehr verteilen. Die ersten zehn Pilotkunden testen die Fahrzeuge je ein Jahr im Realbetrieb, dann geht die eActros Flotte an zehn weitere Kunden zum Alltagstest. So beantwortet Daimler Trucks das große Kundeninteresse und gewinnt möglichst umfangreiche Erkenntnisse – mit dem Ziel, wirtschaftliche Elektro-Lkw für den innerstädtischen schweren Verteilerverkehr ab 2021 zur Serien- und Marktreife zu bringen.





Digital.
Vollvernetzt.
Sprinter.



Fit für viele Kunden und Einsätze. Mit dem neuen Sprinter kommt die erste maßgeschneiderte Gesamtsystemlösung von Mercedes-Benz Vans für unterschiedlichste Branchen auf die Straße. Zugleich läutet der Large-Van das digitale Zeitalter in seiner Fahrzeugklasse ein und verkörpert die Entwicklung von Mercedes-Benz Vans vom reinen Fahrzeugherrsteller zum Anbieter ganzheitlicher Transport- und Mobilitätslösungen. Dank seiner weitreichenden Vernetzung ermöglicht er die volle Nutzung der Konnektivitätsdienste von Mercedes PRO als Plattform für aktuelle und künftige Dienstleistungen, Lösungen und digitale Services rund um das tägliche Business. Zudem bietet er das völlig neue Multimediasystem MBUX (Mercedes-Benz User Experience). Mit über 1.700 verschiedenen Varianten ist die dritte Generation des Bestsellers im Van-Portfolio nahezu jeder Transportaufgabe gewachsen.

Elektrisch. Intelligent. EQ.





Den Schalter umlegen für neue Kundenwünsche. Intelligente Elektromobilität mit attraktivem Design, außergewöhnlicher Fahrspaß, hohe Alltagstauglichkeit und vorbildliche Sicherheit – dafür steht die junge Produkt- und Technologiemarke EQ. Sie repräsentiert die Mercedes-Benz Markenwerte »Emotion und Intelligenz« und bietet alle wesentlichen Aspekte kundenorientierter Elektromobilität: Über die Elektrofahrzeuge hinaus umfasst EQ ein elektromobiles Ökosystem aus Produkten, Services, Technologien und Innovationen, wie etwa Wallboxen und Ladeservices. Ab Mitte 2019 startet die Marke EQ ihre elektrische Produktoffensive. Das gesamte Portfolio von Mercedes-Benz Cars wird bis zum Jahr 2022 mehr als 130 elektrifizierte Varianten enthalten.

 mercedes-benz.com/de/eq/ueber-eq



EQC – Aufbruch in die Zukunft der Mobilität

Es ist so weit: Der vollelektrische EQC (Stromverbrauch kombiniert: 22,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, Angaben vorläufig)¹ kommt Mitte 2019 auf die Straße. Das erste EQ-Serienmodell überzeugt mit einer Summe aus Komfort, Qualität und Alltagstauglichkeit – und ist damit der Mercedes-Benz unter den Elektrofahrzeugen. Der progressive Crossover-SUV gilt als Vorreiter einer avantgardistischen Elektro-Ästhetik und vereint Design, Funktionalität und Service auf einzigartige Weise. Hinzu kommen seine beeindruckende Fahrdynamik und eine elektrische Reichweite von bis zu 450 km nach NEFZ¹.

 mercedes-benz.com



¹ Angaben zum Stromverbrauch und zu den CO₂-Emissionen sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst unverbindlich ermittelt. Die Angaben zur Reichweite sind ebenfalls vorläufig und unverbindlich. Eine EG-Typgenehmigung und eine Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

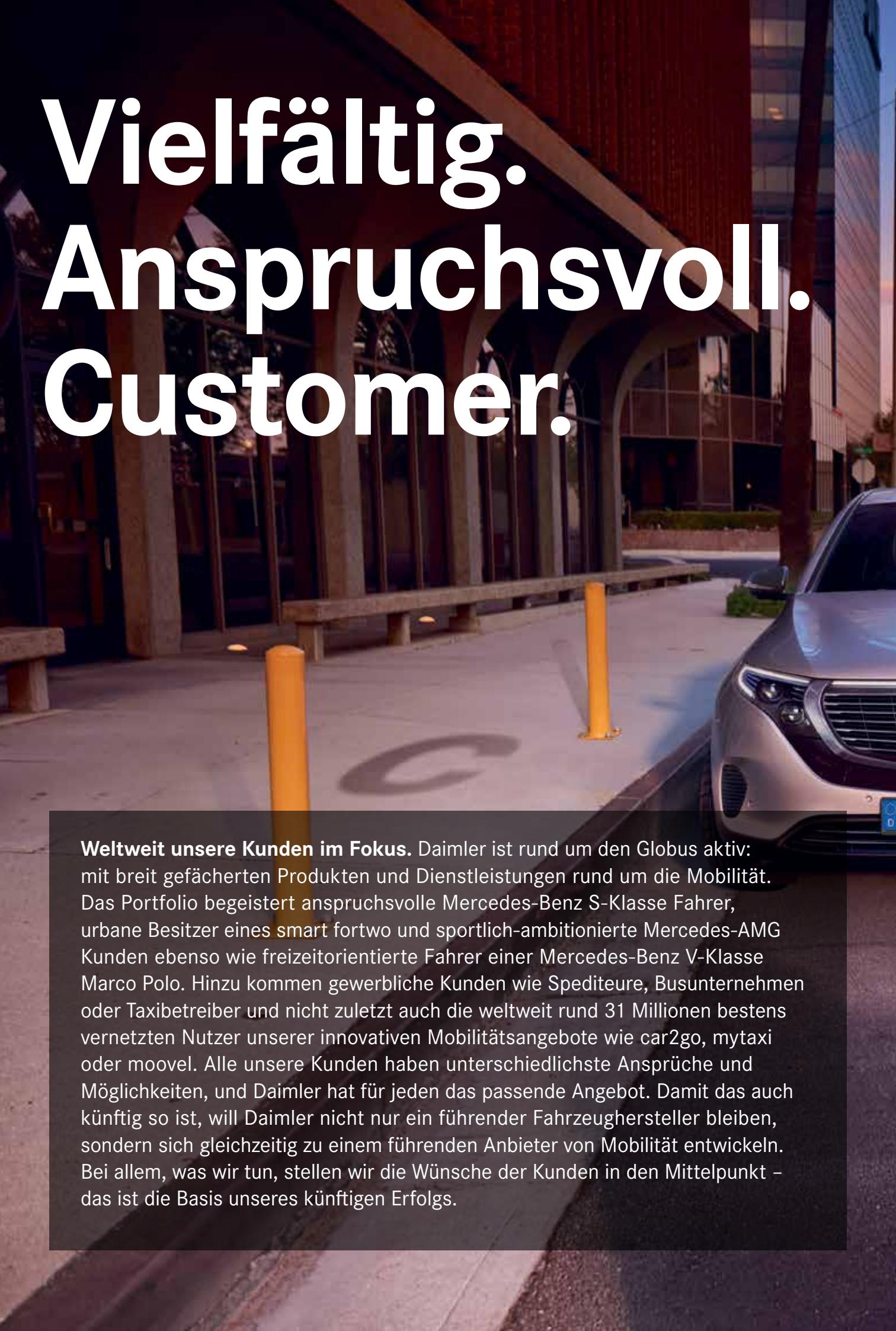
Concept EQA – Elektrifiziert die Kompaktklasse

Die Elektro-Offensive von Mercedes-Benz nimmt weiter an Fahrt auf: Das belegt der Concept EQA als erstes vollelektrisches EQ-Konzeptfahrzeug der Marke Mercedes-Benz im Kompaktsegment. Es kombiniert moderne Elektro-Ästhetik mit hoher Dynamik und in der Regel alltagstauglicher Langstreckenfähigkeit auf Basis einer exklusiv für batterieelektrische Modelle entwickelten Architektur. Der Elektro-Athlet besitzt zwei Elektromotoren mit einer Systemleistung von über 200 kW und lässt sich via Induktion oder Wallbox aufladen; zudem ist er für das Schnellladen vorbereitet.

 mercedes-benz.com



Vielfältig. Anspruchsvoll. Customer.



Weltweit unsere Kunden im Fokus. Daimler ist rund um den Globus aktiv: mit breit gefächerten Produkten und Dienstleistungen rund um die Mobilität. Das Portfolio begeistert anspruchsvolle Mercedes-Benz S-Klasse Fahrer, urbane Besitzer eines smart fortwo und sportlich-ambitionierte Mercedes-AMG Kunden ebenso wie freizeitorientierte Fahrer einer Mercedes-Benz V-Klasse Marco Polo. Hinzu kommen gewerbliche Kunden wie Spediteure, Busunternehmen oder Taxibetreiber und nicht zuletzt auch die weltweit rund 31 Millionen bestens vernetzten Nutzer unserer innovativen Mobilitätsangebote wie car2go, mytaxi oder moovel. Alle unsere Kunden haben unterschiedlichste Ansprüche und Möglichkeiten, und Daimler hat für jeden das passende Angebot. Damit das auch künftig so ist, will Daimler nicht nur ein führender Fahrzeughersteller bleiben, sondern sich gleichzeitig zu einem führenden Anbieter von Mobilität entwickeln. Bei allem, was wir tun, stellen wir die Wünsche der Kunden in den Mittelpunkt – das ist die Basis unseres künftigen Erfolgs.



Urban. Elektrisch. eCitaro.

Auf Zukunftskurs für unsere Kunden und die Gesellschaft.

Der vollelektrische Mercedes-Benz eCitaro fährt lokal emissionsfrei und fast geräuschlos. Dabei vereint der Elektrobus die Plattform des meistverkauften Mercedes-Benz Stadtbusses mit innovativen Technologien. So hebt er die Elektromobilität mit Stadtbussen auf ein neues Niveau und besticht durch wegweisendes Thermomanagement, Energieeffizienz und weitgehend praxisgerechte Reichweiten. Ende 2018 lieferte Mercedes-Benz die ersten Serienmodelle aus. Bestellungen über 20 beziehungsweise 15 eCitaro kamen im Jahr 2018 aus Hamburg und Berlin. Mit seiner Leistung deckt er schon jetzt viele Anforderungen der Verkehrsbetriebe ab – und bildet mit dem kompletten eMobility System den Auftakt für eine Innovationsoffensive zur Elektrifizierung des öffentlichen Personen-Nahverkehrs.



Ideenreich.
Intermodal.
moovel lab.





Impulsgeber für Menschen und die urbane Mobilität. Das moovel lab fördert die Innovationskultur der moovel Group. Als Partner von Städten und Verkehrsverbünden will das Daimler-Unternehmen Mobilität vereinfachen und Zugang zu den passenden Mobilitätsoptionen bieten. moovel lab ist dafür der professionelle Kreativraum. Das interdisziplinäre Team setzt sich mit Zukunftsfragen der Mobilität im städtischen Umfeld auseinander. Dabei entstehen neue Ideen, Produktprototypen und Ansätze für Diskurse in der Fachwelt und Öffentlichkeit. Wie sehen urbane Verkehrsflächen rund um den Globus aus? Dieser Frage nähert sich das moovel lab beim Projekt »The Mobility Space Report: What the Street!?!«. Auf einer interaktiven Online-Plattform werden dafür Fahr- und Parkflächen von 23 Metropolen visualisiert und gezeigt, wie etwa autonomes Fahren diese Räume umverteilen kann.

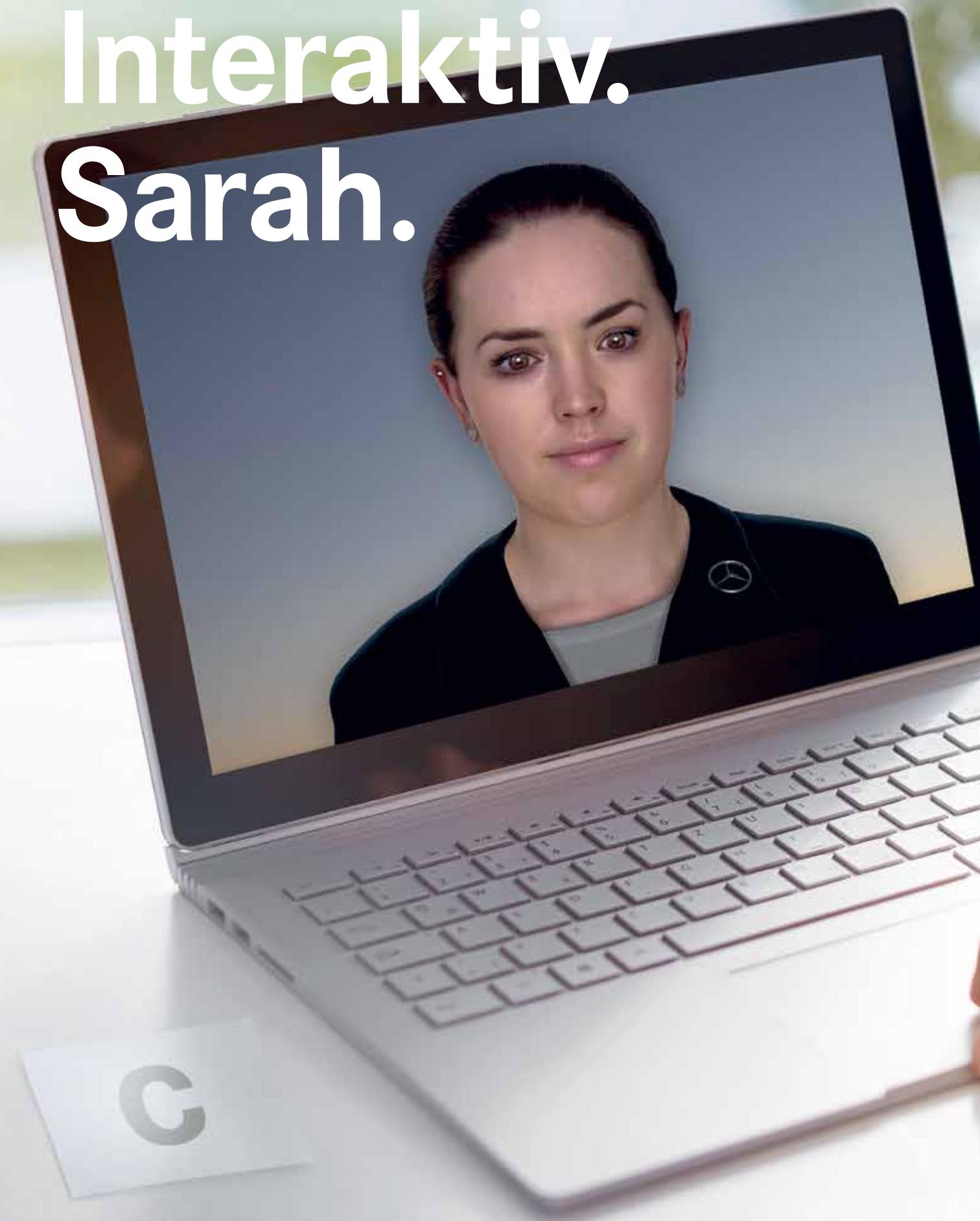
Automatisiert. Wegweisend. Cascadia.



Pionierarbeit für die Logistikbranche. Daimler Trucks hebt die Lkw-Automatisierung auf das nächste Level: mit dem neuen Freightliner Cascadia. Eine Weltpremiere, denn er ist der erste teilautomatisierte Serien-Lkw auf nordamerikanischen Straßen und der nächste Schritt zu hochautomatisierten Lkw. Diese ermöglichen noch mehr Sicherheit und Leistung – und bieten Transportunternehmen große Vorteile und der Logistikbranche eine nachhaltige Zukunft. Daimler Trucks investiert in den nächsten Jahren 500 Millionen Euro in die Entwicklung hoch-automatisierter Lkw, um diese binnen eines Jahrzehnts marktreif zu machen. Herzstück der Teilautomatisierung sind der Active Drive Assist (Mercedes-Benz Actros, FUSO Super Great) und der Detroit Assurance 5.0 (Freightliner Cascadia). Diese Systeme erlauben bereits heute teilautomatisiertes Fahren in allen Geschwindigkeitsbereichen.



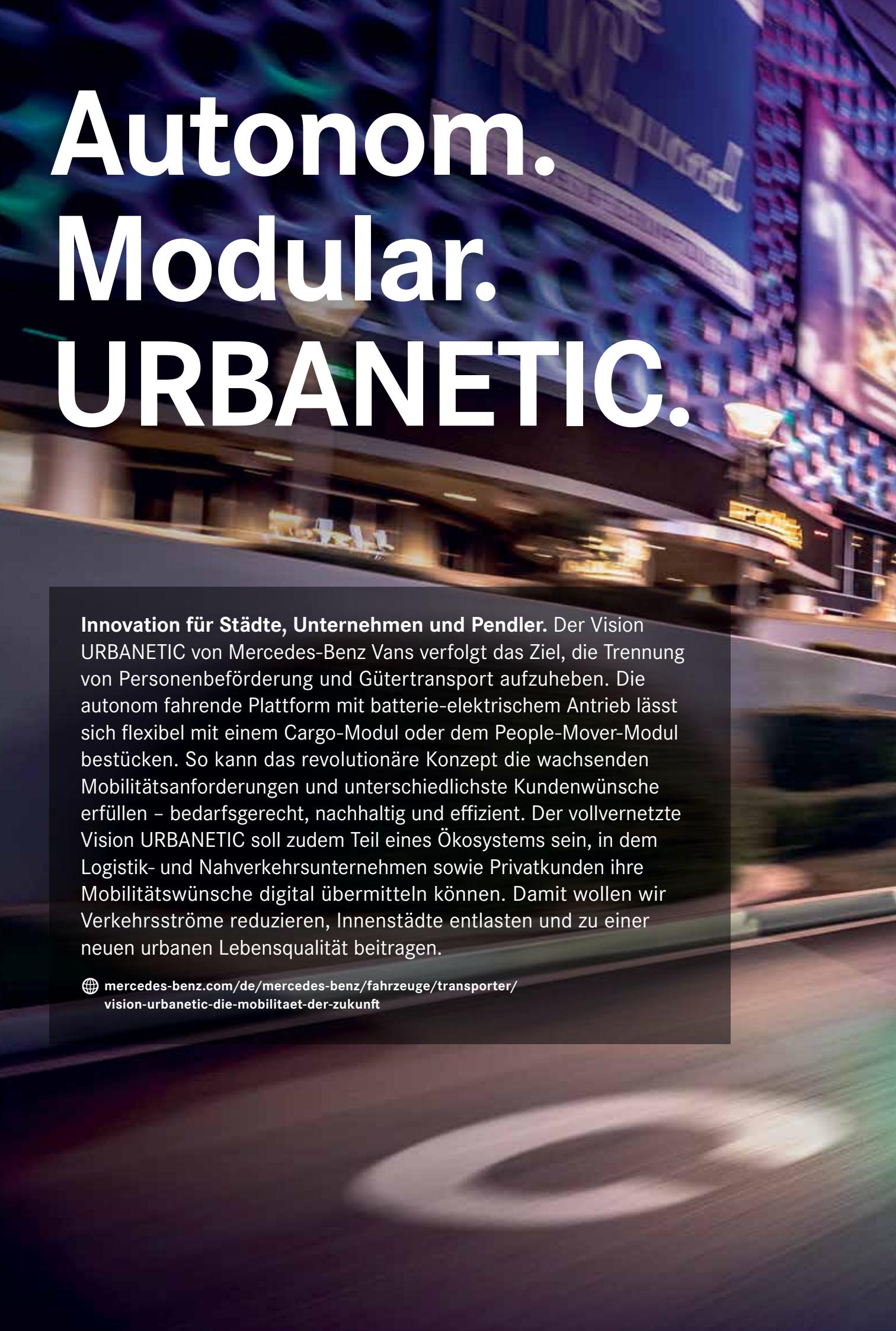
Digital.
Interaktiv.
Sarah.



Kundenwünsche erfüllen und übertreffen. Anfang 2018 präsentierte Daimler Financial Services mit dem Partner Soul Machines den digitalen Avatar »Sarah«. Diese Maschine wird in der Lage sein, Kunden in vielen Situationen ähnlich wie ein persönlicher Concierge zu unterstützen. Durch kombinierte künstliche und emotionale Intelligenz soll Sarah für unterschiedliche Kundenwünsche die richtige Information zur richtigen Zeit anbieten. Der Digital Avatar ist sprachgesteuert, multilingual und sowohl jederzeit als auch überall erreichbar – und so eine Antwort auf das wachsende Online-Geschäft mit immer mehr Kaufentscheidungen auf digitalen Plattformen. Sarah wurde bereits erfolgreich in einem Pilotprojekt eingesetzt, um häufig gestellte Kundenfragen im Callcenter zu beantworten.

 daimler-financialservices.com/de/future-mobility/innovationen/kuenstliche-intelligenz

Autonom. Modular. URBANETIC.

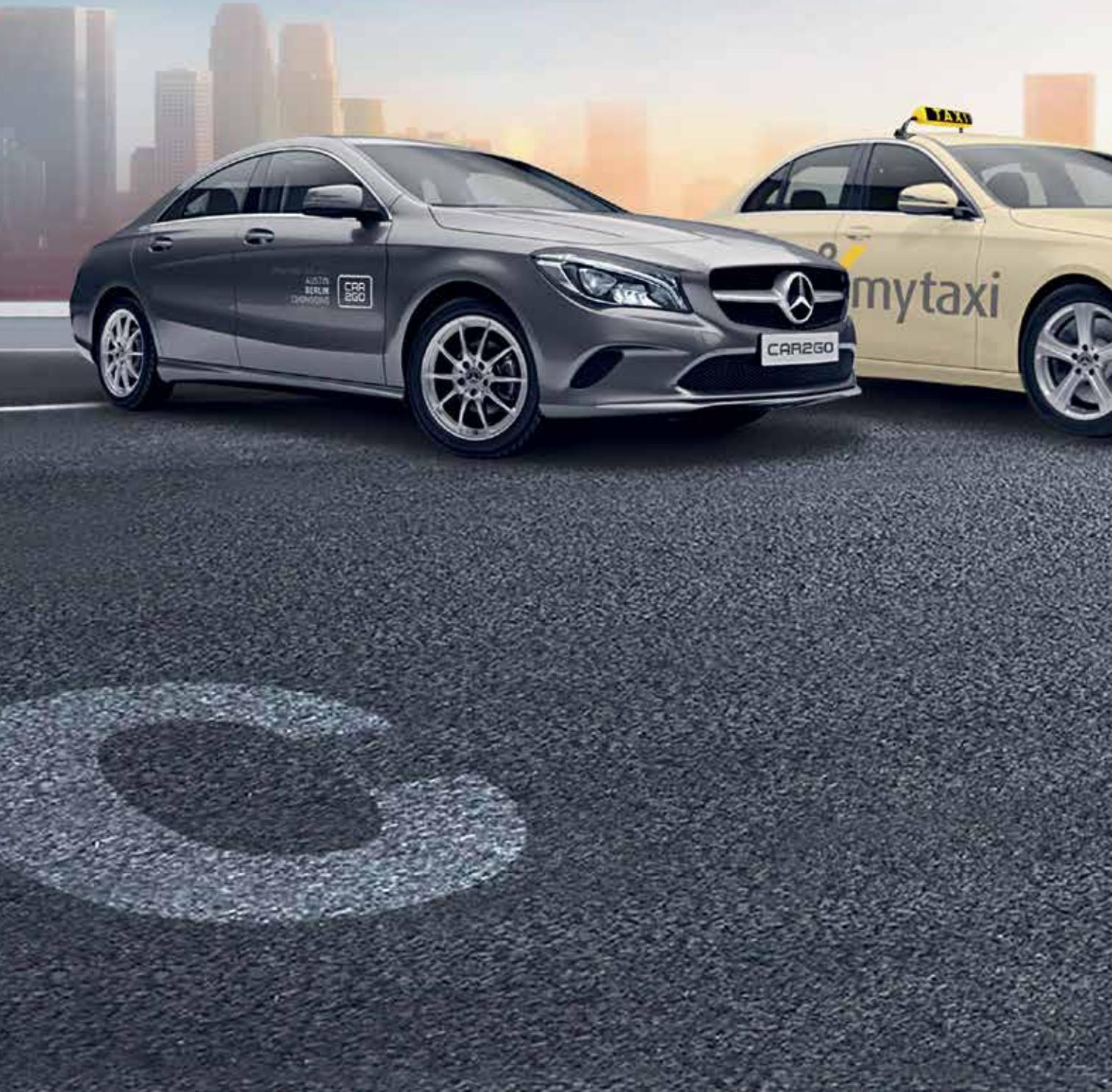


Innovation für Städte, Unternehmen und Pendler. Der Vision URBANETIC von Mercedes-Benz Vans verfolgt das Ziel, die Trennung von Personenbeförderung und Gütertransport aufzuheben. Die autonom fahrende Plattform mit batterie-elektrischem Antrieb lässt sich flexibel mit einem Cargo-Modul oder dem People-Mover-Modul bestücken. So kann das revolutionäre Konzept die wachsenden Mobilitätsanforderungen und unterschiedlichste Kundenwünsche erfüllen – bedarfsgerecht, nachhaltig und effizient. Der vollvernetzte Vision URBANETIC soll zudem Teil eines Ökosystems sein, in dem Logistik- und Nahverkehrsunternehmen sowie Privatkunden ihre Mobilitätswünsche digital übermitteln können. Damit wollen wir Verkehrsströme reduzieren, Innenstädte entlasten und zu einer neuen urbanen Lebensqualität beitragen.

 [mercedes-benz.com/de/mercedes-benz/fahrzeuge/transporter/
vision-urbanetic-die-mobilitaet-der-zukunft](http://mercedes-benz.com/de/mercedes-benz/fahrzeuge/transporter/vision-urbanetic-die-mobilitaet-der-zukunft)



Weltweit. Wegweisend. Services.





In einem Zukunftsmarkt immer mehr Nutzer begeistern. Rund 31 Millionen Kunden nehmen bereits die Mobilitätsdienstleistungen von Daimler in Anspruch: car2go als Vorreiter des free-floating Carsharing, die multimodale App-basierte Mobilitätsplattform moovel sowie die Taxi-Bestell-App mytaxi, den On-Demand Ridepooling-Service ViaVan und zahlreiche weitere Dienste. Dass die innovativen Mobilitätsangebote neue Kunden rund um den Globus überzeugen, zeigt der deutliche Anstieg der Nutzerzahlen im Jahr 2018 im Vergleich zum Vorjahr. 2018 waren wir mit unseren Mobilitätsdienstleistungen in mehr als 130 Städten in Europa, China, Nord- und Südamerika präsent. Damit hat Daimler den Wandel zum integrierten Mobilitätsdienstleister mit vollem Tempo vorangetrieben und wird das Portfolio in Richtung urbane Mobilität der Zukunft konsequent weiter ausbauen.

Innovativ. Kreativ. Lab1886.

Ideen mit hohem Tempo in den Markt und zu den Kunden. Lab1886 ist die globale Innovationsmaschine von Daimler. Seit 2007 arbeitet der »Company-Builder« wie ein Start-up erfolgreich an der Entwicklung und Kommerzialisierung neuer Geschäftsmodelle. Entstanden sind so beispielsweise der flexible Carsharing-Dienst car2go, die Mobilitäts-App moovel sowie Mercedes me, der digitale Zugang zur Mercedes-Benz Welt. Was es bedeuten kann, gewohnte Bahnen zu verlassen, zeigt auch das Engagement für die unkonventionelle Idee der vertikalen Mobilität: Durch die strategische Beteiligung am Start-up Volocopter erschließt das Lab1886 mit seinem Partner das neue Marktsegment der dritten Mobilitätsdimension. In Zukunft könnten die innovativen Urban Air Taxis Volocopter eine Rolle dabei spielen, den innerstädtischen Verkehr zu entlasten.



W-LAN

LOKALISIERT + VE

90 L X+100 Y+100 R0 FMAX
100 L Z+0 R0 FMAX
110 L Z-2 R0 F10



Vernetzt.
Nachhaltig.
Factory 56.



Flexible Fahrzeugproduktion, moderne Arbeitswelt und Industrie 4.0

unter einem Dach. Mercedes-Benz Cars baut im Werk Sindelfingen die Automobilproduktion der Zukunft: In der Factory 56 kommt eine völlig neue Infrastruktur zum Einsatz. Die Halle ist flächendeckend mit W-LAN ausgestattet, kommuniziert mit ihrer Umgebung und nutzt digitale Tools. Die 360-Grad-Vernetzung geht weit über die Produktionshallen hinaus – von den Lieferanten über Entwicklung, Design und Produktion bis hin zu den Kunden, die schon heute über die Mercedes me App Einblicke in die Produktion ihrer Fahrzeuge erhalten. Eine neue Arbeitsorganisation berücksichtigt die individuellen Bedürfnisse der Mitarbeiter. Auch Nachhaltigkeit und Energieeffizienz spielen eine große Rolle, etwa durch den Einsatz erneuerbarer Energien. Die Serienproduktion in der Factory 56 soll ab Anfang der nächsten Dekade mit Pkw und Elektrofahrzeugen der Ober- und Luxusklasse sowie voll automatisierten, fahrerlosen Fahrzeugen starten.

Zukunft. Gestalten. Daimler.



Fokussiert, flexibel und noch näher bei den Kunden. Die Mobilitätsbranche wandelt sich rasant, und dafür stellt sich Daimler neu auf im Rahmen des Vorhabens »Projekt Zukunft« als Teil der 5C-Strategie. So soll es unter dem Dach der Daimler AG drei rechtlich selbstständige Einheiten geben: die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG für das operative Geschäft von Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses. Die bereits rechtlich selbstständige Daimler Financial Services AG wird künftig Daimler Mobility AG heißen. Diese Struktur schärft den Fokus für den wirtschaftlichen Erfolg der Zukunft, denn sie stärkt das unternehmerische Handeln und sichert Synergien. Im Zentrum aller Veränderungen stehen dabei die Bedürfnisse der Kunden – ihnen kann Daimler in der neuen Aufstellung weltweit noch gezielter maßgeschneiderte Mobilitätslösungen anbieten.



»Daimler gestaltet eine neue Ära der Mobilität, in der sich alles um die Kunden dreht. Ihre dynamischen Ansprüche wollen wir umfassend erfüllen.«

Mercedes-Benz EQC

Combined power consumption: 22.2 kWh/100 km; combined CO₂ emissions: 0 g/km,



Mercedes-Benz EQC: Stromverbrauch kombiniert: 22,2 kWh/100 km;
CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, Angaben vorläufig¹

¹ Angaben zum Stromverbrauch und zu den CO₂-Emissionen sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst unverbindlich ermittelt. Die Angaben zur Reichweite sind ebenfalls vorläufig und unverbindlich. Eine EG-Typgenehmigung und eine Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

Stuttgart, Februar 2019

Sehr geehrte Aktionäreinnen und Aktionäre,

2018 war für die Autoindustrie insgesamt und damit auch für Daimler geprägt von starkem Gegenwind: angefangen von der Diskussion über den Diesel über die Umstellung auf das neue Testverfahren WLTP bis hin zum globalen Handelsstreit. All das hat sich auch in unseren finanziellen Ergebnissen und im Aktienkurs niedergeschlagen.

Aber gerade in schwierigen Zeiten zeigt sich, wie gut ein Team ist. Und wir haben bewiesen: Daimler hat eine einzigartige Mannschaft. Gemeinsam haben wir dem Gegenwind standgehalten und sind gleichzeitig bei zentralen Zukunftsthemen substanzial vorangekommen. Im Namen des gesamten Vorstands möchte ich mich bei jedem der fast 300.000 Kolleginnen und Kollegen für den großen Einsatz und die Leistung im vergangenen Jahr bedanken.

In Summe hat Daimler im Jahr 2018 so viele Fahrzeuge verkauft wie nie zuvor: 3,4 Millionen. Der Umsatz erreichte 167,4 Milliarden Euro und damit zwei Prozent mehr als im Vorjahr. Allerdings lag das EBIT mit 11,1 Milliarden Euro deutlich unter dem Vorjahresniveau, und das Konzernergebnis betrug 7,6 Milliarden Euro. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung eine Dividende in Höhe von 3,25 Euro je Aktie vorschlagen.

Wie haben die einzelnen Geschäftsfelder zu diesem Ergebnis beigetragen?

Mercedes-Benz Cars hat mit 2,4 Millionen Pkw den achten Absatzrekord in Folge aufgestellt. Mercedes-Benz blieb die führende Premiummarke. Besonders gut lief es in China: Mit einem Plus von elf Prozent konnten wir dort nochmals eine kräftige Schippe drauflegen, obwohl der Gesamtmarkt rückläufig war. Unser Portfolio haben wir durch die Bank gestärkt – von den Kompakten bis zu den SUVs. Weltpremiere feierte auch unser EQC, der erste vollelektrische

Mercedes-Benz. smart wird nach der Umstellung in den USA und Kanada bis 2020 vollständig auf den elektrischen Antrieb setzen. Die Nachfrage ist da: Der Absatz unserer Elektro-smart hat sich vergangenes Jahr verdoppelt.

Auch **Mercedes-Benz Vans** hat beim Absatz einen neuen Bestwert verzeichnet. Insgesamt konnten wir 421.000 Transporter ausliefern – fünf Prozent mehr als im Vorjahr. Wachstumsimpulse erwarten wir uns künftig insbesondere vom neuen Sprinter. Großaufträge belegen: Der Sprinter kommt hervorragend an. An Hymer liefern wir künftig mehrere Tausend Fahrzeuge pro Jahr. Amazon hat auf einen Schlag 20.000 unserer Vans bestellt.

Die meisten wichtigen Nutzfahrzeugmärkte waren 2018 im Aufwind – **Daimler Trucks** hat das genutzt. Die Marke von 500.000 verkauften Lkw haben wir deutlich übertroffen und damit das beste Jahr unserer Geschichte abgeschlossen. In Summe stiegen die Verkäufe um zehn Prozent. In Europa konnten wir ein leichtes Plus verbuchen. In Nordamerika, Lateinamerika und Asien sind wir deutlich gewachsen. Das Highlight auf der Produktseite war die Präsentation des neuen Mercedes-Benz Actros. Unser Flaggschiff bei den Schwer-Lkw setzt neue Maßstäbe bei Sicherheit, Effizienz und Vernetzung.

Bei **Daimler Buses** stand das vergangene Jahr ganz im Zeichen des eCitaro. Damit bieten wir eine effektive Lösung zur Verbesserung der Luftqualität in Städten. Nach der Weltpremiere des Fahrzeugs startete wenig später die Serienproduktion. Die ersten Serienfahrzeuge befinden sich bereits in Kundenhand. Insgesamt zeigte die Absatzkurve unserer Busse voriges Jahr deutlich nach oben.

Daimler Financial Services finanziert oder verleast jedes zweite Fahrzeug, das wir absetzen. Beim Neugeschäft konnten wir leicht und beim Vertragsvolumen deutlich zulegen. Erstmals übertraf der Vertragsbestand die Marke von fünf Millionen. Positiv entwickelt haben sich auch unsere Mobilitätsdienste. 31 Millionen Menschen weltweit nutzen sie bereits – das sind 13 Millionen mehr als noch vor einem Jahr.

Was wir bei Daimler im vergangenen Jahr – trotz des schwierigen Umfelds – im Kerngeschäft erreicht haben, stimmt auch zuversichtlich für dieses Jahr. Die Rahmenbedingungen bleiben äußerst herausfordernd. Deshalb arbeiten wir weiter intensiv an unserer Effizienz. Gleichzeitig werden wir die vier entscheidenden Zukunftsfelder unserer Branche weiter vorantreiben: Connectivity, autonomes Fahren, Sharing und Elektromobilität – wie sehen hier unsere nächsten Schritte aus?

Im Bereich **Connectivity** entwickeln wir beispielsweise unser Infotainment-System MBUX kontinuierlich weiter. Zuletzt haben wir die Sprachsteuerung optimiert und die Gestensteuerung eingeführt. Neue Features machen wir per Update over the air direkt für unsere Kunden erlebbar. Die Zukunftspotenziale durch Connectivity sind riesig. Mit MBUX haben wir eine exzellente Grundlage, sie zu nutzen.

Auch beim **autonomen Fahren** können wir auf einer guten technologischen Basis aufbauen. Im kalifornischen San José werden wir dieses Jahr einen fahrerlosen Shuttle-Service an den Start bringen. Die Technologie macht die Mobilität in der Stadt noch komfortabler und den Verkehr insgesamt noch sicherer. Für unsere Nutzfahrzeugkunden bietet die Technologie darüber hinaus auch enorme wirtschaftliche Vorteile. Innerhalb des nächsten Jahrzehnts planen wir hochautomatisierte Lkw auf die Straße zu bringen. Bereits heute sind wir mit dem neuen Actros der weltweit erste Hersteller mit einem teilautomatisierten Truck in Serie.

Beim **Sharing** gewinnen wir durch die Zusammenlegung unserer Services mit den Angeboten von BMW weiter an Schlagkraft. Das neue Unternehmen mit Sitz in Berlin nimmt dieses Jahr seine Arbeit auf. Unser Portfolio bei Daimler erweitern wir darüber hinaus um einen Premium-Ridehailing-Dienst in China, den wir gemeinsam mit Geely entwickeln.

In Sachen **Elektromobilität** sind wir bei Daimler voll in die Offensive gegangen. Dieses Jahr kommt der EQC zu unseren Händlern. Der Wagen läutet eine neue Elektro-Ära bei Mercedes-Benz ein. Bis 2022 elektrifizieren wir die komplette Produktpalette. Insgesamt sind 130 elektrifizierte Pkw-Varianten geplant. Unser Ziel ist klar: Wir wollen unseren Kunden auch in einer Elektro-Welt das beste Gesamtpaket bieten. Bei den Nutzfahrzeugen ist unser Elektroportfolio in seiner Bandbreite schon heute einmalig. Erste Baureihen unserer Vans, Trucks und Busse mit Elektroantrieb sind bereits in Serie und beim Kunden. Die Weichen, um bei der Elektromobilität im großen Stil liefern zu können, haben wir gestellt: Zum Beispiel kaufen wir in den nächsten Jahren Batteriezellen im Wert von 20 Milliarden Euro. Zudem erweitern wir unser eigenes weltweites Netzwerk für die Produktion von Batterien.

Für Daimler ist 2019 ein Jahr der Veränderung: Mit Ihrer Zustimmung stellen wir unser Unternehmen strukturell neu auf. Wir beschleunigen den Kurs in die Ära der Elektromobilität. Gleichzeitig stoßen wir bei der Connectivity, dem autonomen Fahren und den Mobility Services in neue Dimensionen vor. Jedes dieser Themen eröffnet Daimler für die Zukunft enorme Gestaltungsmöglichkeiten. Unsere Mannschaft hat den Willen und die Fähigkeiten, sie zu nutzen. Wir freuen uns, wenn Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre, uns auf diesem Weg weiter begleiten.

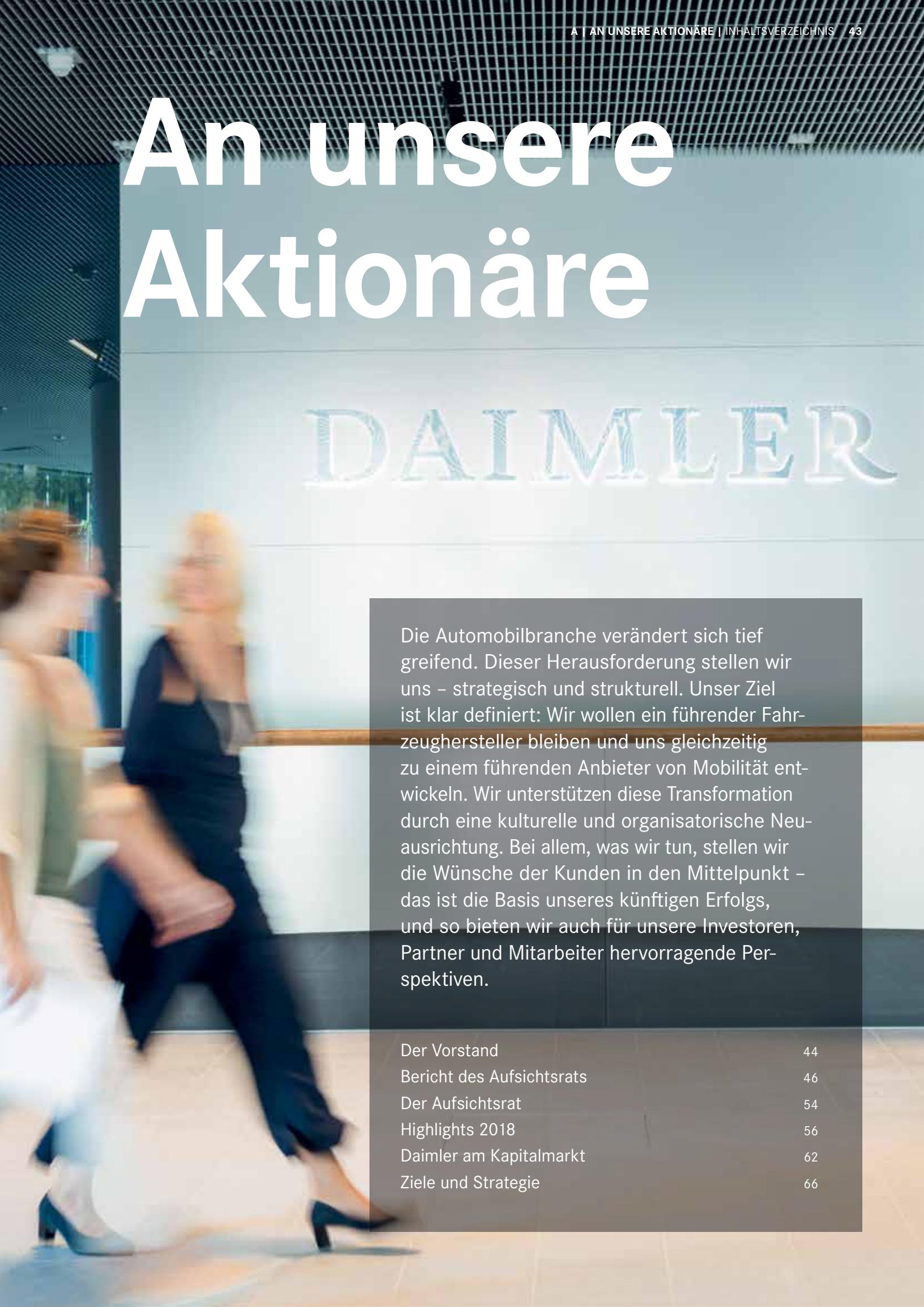
Ihr



Dieter Zetsche

An unsere Aktionäre

DAIMLER



Die Automobilbranche verändert sich tief greifend. Dieser Herausforderung stellen wir uns – strategisch und strukturell. Unser Ziel ist klar definiert: Wir wollen ein führender Fahrzeughsteller bleiben und uns gleichzeitig zu einem führenden Anbieter von Mobilität entwickeln. Wir unterstützen diese Transformation durch eine kulturelle und organisatorische Neuausrichtung. Bei allem, was wir tun, stellen wir die Wünsche der Kunden in den Mittelpunkt – das ist die Basis unseres künftigen Erfolgs, und so bieten wir auch für unsere Investoren, Partner und Mitarbeiter hervorragende Perspektiven.

Der Vorstand	44
Bericht des Aufsichtsrats	46
Der Aufsichtsrat	54
Highlights 2018	56
Daimler am Kapitalmarkt	62
Ziele und Strategie	66

Der Vorstand

Daimler ist auf Kurs und wir machen weiter Tempo in Richtung Zukunft. Dabei stellen wir als einer der führenden Automobilhersteller konsequent unsere Kunden in den Mittelpunkt. Um ihre Wünsche weltweit umfassend zu erfüllen, nutzen wir unsere vier strategischen Bausteine CORE, CASE, CULTURE und COMPANY. So gestalten wir die Mobilität von morgen – zum Vorteil unserer Kunden, Mitarbeiter, Partner und Investoren.





Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, Daimlers Geschäftsjahr 2018 spiegelt das ungebrochene Kundeninteresse für unsere Fahrzeuge genauso wider wie den Umbruch und die globalen Herausforderungen der Automobilindustrie. Digitalisierung, Vernetzung, Elektrifizierung, automatisiertes und autonomes Fahren, Veränderungen im Kundenverhalten, Mobilitätsservices – aber auch neue regulatorische Vorgaben – all das verändert die Branche mit hoher Geschwindigkeit. Darüber hinaus haben Belastungen aus der Vergangenheit, Emissionsthemen und aktuelle globale Handelsstreitigkeiten das Ergebnis im abgelaufenen Jahr beeinträchtigt. Daimler ist trotz vielfältiger Herausforderungen ungebrochen erfolgreich und wird seinen Aktionären eine angemessene Dividende ausschütten. Zukunftstechnologien und neue Mobilitätsmodelle erfordern extrem hohe Investitionen. Daimler investiert, forscht und entwickelt viel und ist darum bestens vorbereitet, auch in Zukunft eine bedeutende und führende Rolle in der Mobilität zu spielen und diese erfolgreich mitzugestalten.

Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben auch im Geschäftsjahr 2018 in vollem Umfang wahrgenommen. Dabei hat das Gremium den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens fortlaufend beraten und überwacht und bei strategisch wichtigen Fragestellungen zur Weiterentwicklung des Unternehmens begleitet.

Der Aufsichtsrat hat geprüft, ob der Jahres- und Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht und die weitere Finanzberichterstattung sowie der erstmalig für das Geschäftsjahr 2017 erstellte Nichtfinanzielle Bericht für die Daimler AG und den Daimler-Konzern den geltenden Anforderungen entsprechen.

Darüber hinaus hat er nach sorgfältiger Prüfung und Beratung zahlreiche seiner Zustimmung unterliegende Geschäftsvorfälle gebilligt. Neben der Zustimmung zur Umsetzung der divisionalen Struktur durch Bildung rechtlich selbstständiger Einheiten im Rahmen des »Projekts Zukunft« gehörten dazu unter anderem die Finanz- und Investitionsplanung, bedeutende Eigenkapitalmaßnahmen in Konzern- beziehungsweise Beteiligungsgesellschaften sowie Vertragsabschlüsse mit besonderer Bedeutung für das Unternehmen. Über eine Vielzahl weiterer Maßnahmen und Geschäftsvorfälle hat der Vorstand den Aufsichtsrat informiert und diese mit ihm intensiv und detailliert erörtert, so beispielsweise über die Maßnahmen im Zusammenhang mit den Anordnungen des Kraftfahrtbundesamts zum Rückruf bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge sowie über die mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur laufend geführten Gespräche.

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

ellen Stand und die Einschätzung der wesentlichen rechtlichen Verfahren. Zudem berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat kontinuierlich über die Rentabilität des Eigenkapitals und die Liquiditätssituation des Unternehmens, die Entwicklung der Absatz- und Beschaffungsmärkte, die gesamtwirtschaftliche Situation und die Entwicklungen an den Kapitalmärkten und im Finanzdienstleistungsbereich. Weitere Themen waren die Weiterentwicklung des Produktpportfolios, die langfristige Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens sowie die weitere Umsetzung der Maßnahmen zur Sicherstellung einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Mobilität. Der Aufsichtsrat hat sich im Einzelnen auch mit der Aktionärsstruktur, der Aktienkursentwicklung und deren Hintergründen sowie den erwarteten Wirkungen der strategischen Vorhaben auf die Kursentwicklung befasst.

Daimlers Erfolg basiert auf einer tief reichenden und integrativen automobilen Kompetenz sowie strategischen Weitsicht. Die 5C-Strategie, bestehend aus CORE, CASE, CULTURE, COMPANY und CUSTOMER, die auf den  S. 67 ff. des Geschäftsberichts erläutert ist, befindet sich in der Umsetzungsphase. Sie stellt die Weichen für eine lokal emissionsfreie und elektrische Zukunft und rückt die Kunden und die Mitarbeiter in den Mittelpunkt. Daimler investiert massiv in den Wandel der sich radikal verändernden Automobilindustrie. Dies sowie globale Handelsstreitigkeiten und emissions- und kartellrechtliche Themen belasten die Bilanz des Unternehmens. Letztere Themen betreffen auch die Glaubwürdigkeit der gesamten Branche. Daimler fühlt sich seinen Kunden und Aktionären gegenüber verpflichtet, die Mobilität der Zukunft mit nachhaltigen Produkten und innovativen Services neu zu gestalten.



Dr. Manfred Bischoff, Vorsitzender des Aufsichtsrats

Auch um dies zu erreichen, unterstützt der Aufsichtsrat nachdrücklich die Konzern-Reorganisation, das sogenannte **Projekt Zukunft**. Daimler handelt mit der Reorganisation proaktiv im Wesentlichen aus fünf Gründen: **Fokus schärfen**. Die angestrebten rechtlich selbstständigen Geschäftseinheiten mit eigenen Entscheidungsgremien schaffen größere Kundennähe und ermöglichen eine punktgenauere Marktbearbeitung. **Unternehmerisches Handeln stärken**. Die neuen Geschäftseinheiten werden über höhere Freiheitsgrade und einen größeren Handlungsspielraum verfügen. **Innovations-/Kooperationspartner gewinnen**. Die rechtlich voneinander getrennten Geschäftseinheiten werden attraktive Kooperationspartner. Darüber hinaus bietet die neue Aufstellung einen größeren Spielraum, um in einem dynamischen Wettbewerbsumfeld handlungsfähig zu bleiben. Es ist nicht geplant, dass sich die Daimler AG von einzelnen Geschäftsbereichen trennt. **Attraktivität am Kapitalmarkt steigern**. Die Neuaufstellung erhöht die Transparenz über die einzelnen Unternehmensteile und damit die Attraktivität der Daimler AG am Kapitalmarkt. **Synergien sichern**. Mit der Neuaufstellung bleiben Skaleneffekte zum Beispiel im Einkauf oder bei der Finanzierung erhalten. Auch die gemeinsame Nutzung der Rechte am geistigen Eigentum einschließlich der Marken ist in der neuen Struktur weiterhin gesichert.

Arbeitskultur und Themen der Aufsichtsratstätigkeit

Im Geschäftsjahr 2018 trat der Aufsichtsrat zu neun Sitzungen zusammen. Die Sitzungsteilnahme der Mitglieder lag wieder auf hohem Niveau. Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats haben im abgelaufenen Geschäftsjahr an deutlich mehr als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats und der Ausschüsse, denen sie angehören, teilgenommen. Die Aufsichtsratsarbeit war von einem offenen und intensiven Austausch geprägt. Auf anstehende Beschlüsse bereiteten sich die Aufsichtsratsmitglieder regelmäßig anhand von Unterlagen vor, die der Vorstand vorab zur Verfügung gestellt hatte. Die Arbeitnehmer- und Anteileignervertreter bereiteten die Sitzungen zudem regelmäßig in getrennten Gesprächen vor, an denen auch Mitglieder des Vorstands teilnahmen. Der Aufsichtsrat wurde von seinen Ausschüssen intensiv unterstützt, und die Mitglieder des Aufsichtsrats erörterten die zur Entscheidung anstehenden Maßnahmen und Geschäfte jeweils eingehend mit dem Vorstand. Für die Sitzungen wurden regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können.

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

Die für ihre Aufgaben erforderliche Aus- und Fortbildungsmaßnahmen, wie beispielsweise zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen und zu neuen, zukunftsweisenden Technologien, nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Neue Mitglieder des Aufsichtsrats haben in einem eigens dafür vorgesehenen Onboarding-Programm Gelegenheit, die Mitglieder des Vorstands und fachverantwortliche Führungskräfte zu einem bilateralen Austausch über grundsätzliche und aktuelle Themen der jeweiligen Vorstandsbereiche zu treffen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens sowie die Governance-Struktur zu verschaffen.

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

In der Aufsichtsratssitzung am 9. Februar 2018 entschied der Aufsichtsrat, Renata Jungo Brüngger mit Wirkung vom 1. Januar 2019 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Integrität und Recht«, zu bestellen. Anschließend behandelte er den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2017 sowie die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht, den mit einem Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers gemäß ISAE 3000 versehenen Nichtfinanziellen Bericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers intensiv erörtert. Der Abschlussprüfer berichtete dabei über die Ergebnisse seiner Prüfungen und ging dabei auch auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen sowie die freiwillige Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance ein und stand für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht und stellte somit den Jahresabschluss 2017 der Daimler AG fest. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen. Der Aufsichtsrat billigte ferner den Nichtfinanziellen Bericht und verabschiedete den Bericht des Aufsichtsrats, die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2018.

In seiner Sitzung vom 9. Februar 2018 erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zu einer Reihe von zustimmungspflichtigen Maßnahmen, insbesondere zur Kapazitätserweiterung bei der Beijing Benz Automotive Co. Ltd für den weiteren Ausbau der lokalen Produktion von Mercedes-Benz Fahrzeugen. Darüber hinaus behandelte der Aufsichtsrat die Vorstandsvergütung und genehmigte im Rahmen des Tagesordnungspunktes Corporate Governance die in der Sitzung vorgestellten sonstigen Mandate und Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Schließlich befasste sich der Aufsichtsrat auch mit den aktuellen rechtlichen Themen sowie insbesondere auch mit der Frage, ob im Zusammenhang mit dem Kartellverfahren der Europäischen Kommission gegen Lkw-Hersteller Schadensersatzansprüche gegen ehemalige oder amtierende Vorstandsmitglieder geltend zu machen sind. Auf der Grundlage der bis dahin unter Inanspruchnahme einer unabhängigen Rechtsanwaltskanzlei veranlassten, mehrfach aktualisierten Prüfungen, einer weiteren Prüfung durch einen unabhängigen Rechtswissenschaftler und eingehenden, dem Gesellschaftswohl Rechnung tragenden Erörterungen im Aufsichtsrat hielt dieser auf der bestehenden Erkenntnisgrundlage an der bisherigen Beschlussfassung fest, derzeit keine Ansprüche geltend zu machen. Dabei hat der Aufsichtsrat zur Absicherung des bisherigen Erkenntnisstandes die weitere Aufklärung des Sachverhalts veranlasst und die Expertise eines unabhängigen Rechtswissenschaftlers eingeholt, die zu dem Ergebnis kam, dass der Aufsichtsrat seinen ihm insoweit obliegenden aktienrechtlichen Pflichten vollumfänglich nachgekommen ist. Ende Juli 2018 erörterte er in diesem Zusammenhang zudem die Frage der Einrichtung eines unabhängigen Sonderausschusses (siehe unten  S. 49). In der Sitzung im Dezember 2018 befasste sich der Aufsichtsrat auf der Grundlage der durch die weitere Aufklärung des Sachverhalts neu gewonnenen Erkenntnisse wiederholt mit der Angelegenheit (siehe unten  S. 50).

In der Sitzung Ende März 2018 befasste sich der Aufsichtsrat mit der paritätischen Zusammenlegung der Mobilitätsdienstleistungen von Daimler mit jenen von BMW in den Bereichen »Carsharing«, »Ride-Hailing«, »Parking«, »Charging« sowie »Multimodalität« und stimmte dem Vorhaben zu.

In der Hauptversammlung am 5. April 2018 wurden die vom Aufsichtsrat vorgeschlagenen Kandidaten Sari Baldauf und Dr. Jürgen Hambrecht erneut sowie Marie Wieck erstmals als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat gewählt. In der sich anschließenden Aufsichtsratssitzung wählten die Anteilseignervertreter Sari Baldauf erneut zum Mitglied des Nominierungsausschusses und Dr. Jürgen Hambrecht erneut zum Mitglied des Vermittlungsausschusses. Zudem wählte der Aufsichtsrat Dr. Jürgen Hambrecht erneut zum Mitglied des Präsidialausschusses. Ferner fasste der Aufsichtsrat in dieser Sitzung Beschlüsse im Hinblick auf die mit Wirkung zum 5. April 2018 gewählten Arbeitnehmervertreter. So wurden Michael Brecht zum stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden, Michael Brecht und Ergun Lümali zu Mitgliedern des Prüfungsausschusses und Roman Zitzelsberger zum Mitglied des Präsidialausschusses gewählt. Darüber hinaus wählten die Arbeitnehmervertreter Roman Zitzelsberger zum Mitglied des Vermittlungsausschusses und die Mitglieder des Prüfungsausschusses Michael Brecht zum stellvertretenden Vorsitzenden dieses Ausschusses.

Auslandssitzung des Aufsichtsrats

Ende April 2018 kam der Aufsichtsrat zu einer zweitägigen Auslandssitzung in Ungarn zusammen. Schwerpunkte waren neben der Erörterung der aktuellen politischen Rahmenbedingungen in Osteuropa vor allem auch der Werksbesuch am Standort Kecskemét. Im Rahmen der Auslandssitzung fand auch eine reguläre Sitzung des Aufsichtsrats statt. Dort entschied der Aufsichtsrat unter anderem über die künftige Produktion von Mercedes-Benz Elektrofahrzeugen im französischen Werk in Hambach. Zudem erteilte der Aufsichtsrat die Zustimmung zur Übertragung von Versorgungsverpflichtungen gegenüber Rentnern der Daimler AG auf die Daimler Pensionsfonds AG. Ferner beschloss der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Prüfungsausschusses Anpassungen der Geschäftsordnung des Prüfungsausschusses im Hinblick auf den regelmäßigen Bericht an den Prüfungsausschuss, die durch die geänderte Zuständigkeit des Hinweisgebersystems BPO (Business Practices Office) veranlasst waren. Außerdem informierte sich der Aufsichtsrat zum Stand der Prüfung und zur Einleitung erster vorbereitender Maßnahmen zur Stärkung der divisionalen Struktur im Rahmen des Projekts Zukunft. Schließlich ließ sich der Aufsichtsrat eingehend zu den aktuellen rechtlichen Themen, auch in Bezug auf die Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen, berichten.

In einer weiteren Sitzung Anfang Juli 2018 diskutierte der Aufsichtsrat ausführlich die Streitbeilegung der Schiedsgerichtsverfahren in Sachen Toll Collect und stimmte dem Abschluss einer Vergleichsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Daimler Financial Services AG, den anderen Konsortialpartnern (Deutsche Telekom AG und Cofiroute S. A.), der Toll Collect GbR und der Toll Collect GmbH zur Erledigung der Schiedsgerichtsverfahren zu.

In der Sitzung Ende Juli 2018 erteilte der Aufsichtsrat nach eingehender vorausgegangener Erörterung, auch in den Anteilseigner- und Arbeitnehmervorgesprächen, die Zustimmung zur Umsetzung von Projekt Zukunft und damit zur Abbildung der divisionalen Struktur des Konzerns durch rechtlich selbstständige Einheiten. Ferner erörterte der Aufsichtsrat in dieser Sitzung mit dem Vorstand im Detail den Geschäftsverlauf und die Ergebnisse des ersten Halbjahres und informierte sich über die aktuellen rechtlichen Themen. Außerdem befasste sich der Aufsichtsrat in dieser Sitzung auch mit der Frage, ob zur Aufklärung einer etwaigen Vorstandsverantwortlichkeit im Zusammenhang mit dem Kartellverfahren der Europäischen Kommission gegen Lkw-Hersteller ein unabhängiger Sonderausschuss des Aufsichtsrats der Daimler AG eingerichtet werden soll. Da die Bewertung der Sachverhalte und zu treffenden Entscheidungen vom Aufsichtsrat als Gesamtorgan vorgenommen werden sollen und im Hinblick darauf, dass allen unabhängigen Mitgliedern des Aufsichtsrats bei diesen Erörterungen eine besondere Rolle zukommt und er in dieser Angelegenheit von einer unabhängigen Rechtsanwaltskanzlei und einem weiteren unabhängigen Rechtswissenschaftler beraten wird, hat er keinen Anlass gesehen, einen Sonderausschuss zu bilden. Im Übrigen bestehen nach Einschätzung des Aufsichtsrats bei keinem Aufsichtsratsmitglied konkrete Anhaltspunkte für relevante Umstände oder Beziehungen, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen könnten und die deshalb gegen die Unabhängigkeit sprächen.

Strategiesitzung des Aufsichtsrats

Zu Beginn des zweitägigen Strategie-Workshops in Böblingen und Filderstadt Ende September hat sich der Aufsichtsrat mit der Nachfolgeplanung befasst und personelle Veränderungen beschlossen: Da das Mandat des Aufsichtsratsvorsitzenden regulär mit Ablauf der Hauptversammlung im Jahr 2021 endet, wollte der Aufsichtsrat in Anbetracht der Herausforderungen der Transformation in der Automobilbranche frühzeitig die Weichen für eine geeignete Nachfolge stellen und hat daher durch Beschluss seine Absicht bekundet, der Hauptversammlung 2021 die Wahl von Dr. Dieter Zetsche in den Aufsichtsrat vorzuschlagen. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Dr. Manfred Bischoff, beabsichtigt, Dr. Dieter Zetsche für den Fall seiner Wahl durch die Hauptversammlung 2021 als seinen Nachfolger im Vorsitz des Aufsichtsrates zu empfehlen. Zur Wahrung der zweijährigen Cooling-off-Periode wird Dr. Dieter Zetsche deshalb zum Ende der Hauptversammlung im Jahr 2019 sein Vorstandsmandat bei der Daimler AG und die Leitung von Mercedes-Benz Cars niederlegen. Der Aufsichtsrat hat infolgedessen beschlossen, Ola Källenius ab dem Zeitpunkt der Beendigung der Hauptversammlung 2019 für eine neue Amtszeit von fünf Jahren als Vorsitzenden des Vorstands der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars zu berufen. Als Nachfolger von Ola Källenius wird Markus Schäfer ab diesem Zeitpunkt das Ressort »Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung« im Vorstand der Daimler AG übernehmen.

Ferner stimmte der Aufsichtsrat in dieser Sitzung der Beteiligung am Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Luftqualität in Deutschland zu. Außerdem befasste sich der Aufsichtsrat unter anderem auch mit dem aktuellen Stand zu den Überlegungen im Hinblick auf ein neues Vergütungsmodell für den Vorstand, das ab 1. Januar 2019 gelten soll (☞ S. 125 ff.).

Im Fokus des Strategie-Workshops standen neben einleitenden Diskussionen zur Daimler-5C-Strategie und zur Strategie Mercedes-Benz Cars drei der vier Bereiche von CASE: »Autonomous«, »Shared & Services« und »Electric«. Der Aufsichtsrat befasste sich mit der Elektrifizierung der Fahrzeugflotten sowie unter anderem auch mit der Batterie- und Zelltechnologie. Ferner informierte er sich über das Portfolio für Mobilitätsdienstleistungen, insbesondere auch vor dem Hintergrund der wachsenden Mobilitätsanforderungen in urbanen Räumen. Außerdem wurden dem Aufsichtsrat aktuelle Entwicklungen und Lösungsansätze in Bezug auf das automatisierte und autonome Bewegen von Menschen und Gütern aufgezeigt. Dabei wurden auch verschiedene Fahrzeugexponate präsentiert. Unter Einbeziehung der für die dargestellten Themen verantwortlichen Führungskräfte haben die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands in konstruktivem und offenem Dialog erörtert, wie sich Daimler auf neue Herausforderungen einstellen wird und welche Weiterentwicklungen bevorstehen. Dabei wurde auch auf das sich verändernde Wettbewerbsumfeld eingegangen. Ferner diskutierte das Gremium die wesentlichen finanziellen Kennzahlen und die Ziele für den Konzern und die Geschäftsfelder. Außerdem informierte sich der Aufsichtsrat in der Sitzung ausführlich über die aktuellen rechtlichen Themen, wie etwa die Einleitung einer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme durch die Europäische Kommission. Der Aufsichtsrat hat sich insoweit mit der unternehmensinternen Aufarbeitung der Vorgänge und unter Hinzuziehung einer unabhängigen Rechtsanwaltskanzlei auch mit den Konsequenzen für die weitere Aufklärung und Prüfung einer etwaigen Vorstandsverantwortlichkeit befasst, die in einem engen Zusammenhang mit dem Fortgang des Verfahrens stehen.

Sitzung zur Operativen Planung 2019/2020

Am Vortag der Sitzung im Dezember 2018 hatten die Mitglieder des Aufsichtsrats Gelegenheit, an einer Produktpräsentation teilzunehmen. Im Rahmen der eigentlichen Sitzung am 12. Dezember 2018 beschloss das Gremium die auf ☞ S. 52 beschriebenen Wahlvorschläge für zwei Anteilseignervertreter an die Hauptversammlung 2019. Des Weiteren befasste sich das Gremium mit bedeutenden Einzelthemen zum Projekt Zukunft. Im weiteren Verlauf behandelte und verabschiedete der Aufsichtsrat auf Basis einer umfassenden Dokumentation die Operative Planung für die Jahre 2019 und 2020 und diskutierte in diesem Zusammenhang bestehende Chancen und Risiken sowie das Risikomanagement des Unternehmens.

Ein weiterer Schwerpunkt war die Information zu den aktuellen rechtlichen Themen, unter anderem in Bezug auf die Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen. Behandelt wurde erneut auch die Frage einer etwaigen Geltendmachung von Schadensatzansprüchen gegen ehemalige oder amtierende Vorstandsmitglieder im Zusammenhang mit dem Kartellverfahren der Europäischen Kommission gegen Lkw-Hersteller. Nach sorgfältiger Erörterung der durch die weitere Aufklärung des Sachverhalts gewonnenen Erkenntnisse und neuerlicher Abwägung der für und gegen eine Anspruchsgeltendmachung sprechenden Gründe unter Berücksichtigung des Gesellschaftswohls hat der Aufsichtsrat beschlossen, daran festzuhalten, gegenwärtig keine Schadensatzansprüche geltend zu machen.

Darüber hinaus befasste sich das Gremium mit der Software-dokumentation, der technischen Compliance-Organisation und dem Freigabeprozess in der Fahrzeugentwicklung und informierte sich über das Thema Vertrieb der Zukunft. Ferner informierte sich der Aufsichtsrat auch über das Thema Personalentwicklung und die Implementierung von Leadership 2020. Weitere Punkte der Sitzung bildeten Angelegenheiten der Corporate Governance, insbesondere die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex sowie die Überprüfung der gesamthaften Anforderungsprofile für Vorstand und Aufsichtsrat einschließlich deren Erfüllung. Ferner beschäftigte sich der Aufsichtsrat vorausschauend mit Schwerpunktthemen für das Geschäftsjahr 2019. Schließlich befasste er sich in dieser Sitzung auf der Grundlage der Vorbereitung durch den Präsidialausschuss mit der Weiterentwicklung des Vorstandsvergütungssystems und beschloss vor dem Hintergrund der fundamentalen technologischen Veränderungen in der Automobilindustrie mit Wirkung zum 1. Januar 2019 Änderungen beim Jahresbonus. Die Details zum Vorstandsvergütungssystem und zu den Änderungen beim Jahresbonus sind im Vergütungsbericht erläutert, ☞ S. 120 ff. des Geschäftsberichts.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2018 befasste sich der Aufsichtsrat kontinuierlich mit den Standards guter Corporate Governance.

In seiner Sitzung im Dezember 2018 hat der Aufsichtsrat die Entsprechenserklärung 2018 zum Deutschen Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG verabschiedet. Mit der dort erläuterten Ausnahme wurde und wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen.

Im Sinne guter Corporate Governance sind die Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG verpflichtet, Interessenkonflikte, insbesondere solche, die aufgrund einer Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern der Daimler AG oder bei sonstigen Dritten entstehen können, dem Gesamtremium offenzulegen.

Im Geschäftsjahr 2018 hat es keine Hinweise auf tatsächliche Interessenkonflikte gegeben. Zur Vermeidung punktueller potenzieller Interessenkonflikte haben Mitglieder des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2018 auf eine Teilnahme an der Behandlung einzelner Tagesordnungspunkte verzichtet: Dr. Jürgen Hambrecht und Dr. Bernd Pischetsrieder haben die Sitzungen während der rechtlichen Statusberichte verlassen, insbesondere als rechtliche Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen erörtert wurden. Im Ergebnis bestanden damit im Berichtszeitraum in Erfüllung der Zielsetzung des Aufsichtsrats für mindestens die Hälfte der Anteilseignervertreter und für mindestens 15 Mitglieder des Gesamtremiums keine Interessenkonflikte.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2018 turnusgemäß eine extern moderierte Effizienzprüfung durchführen lassen und erfüllt damit die Anforderungen seiner Geschäftsordnung und des Deutschen Corporate Governance Kodex zur regelmäßigen Durchführung einer Effizienzprüfung. Die Ergebnisse aus der Prüfung, mit denen sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 13. Februar 2019 intensiv befasste, bestätigen eine professionelle, sehr gute und von einem hohen Maß an Vertrauen geprägte Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand. Grundsätzlicher Veränderungsbedarf hat sich nicht gezeigt, vielmehr wurden einzelne Anregungen gegeben, die umgesetzt werden.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

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

Im Aufsichtsrat der Daimler AG sind auf Anteilseignerseite mit Sari Baldauf, Petraea Heynike und Marie Wieck zum 31. Dezember 2018 30 % Frauen und 70 % Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Elke Tönjes-Werner, Sibylle Wankel und Dr. Sabine Zimmer ebenfalls 30 % Frauen und 70 % Männer. Damit erfüllt der Aufsichtsrat auch insgesamt die gesetzliche Quote.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 12. Dezember 2018 mit den konkreten Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung 2019 befasst und auf Empfehlung des Nominierungsausschusses beschlossen, der Hauptversammlung 2019 vorzuschlagen, Joe Kaeser und Dr. Bernd Pischetsrieder erneut in den Aufsichtsrat zu wählen. Im Falle der Wahl der vorgeschlagenen Kandidaten bleibt die gesetzliche Frauenquote sowohl auf Anteilseignerseite als auch für den Gesamtaufsichtsrat erfüllt, soweit sich keine sonstigen Veränderungen ergeben.

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

Die Corporate Governance bei Daimler wird im mit der Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefassten Corporate Governance Bericht auf den  S. 191 ff. und im Vergütungsbericht auf den  S. 120 ff. des Geschäftsberichts ausführlich erläutert.

Arbeit in den Ausschüssen

Der **Präsidialausschuss** ist im vergangenen Geschäftsjahr zu fünf Sitzungen zusammengekommen. Dabei behandelte er insbesondere Personalangelegenheiten des Vorstands, Vergütungsfragen sowie Corporate Governance Themen. Wie in den Vorjahren bildeten Compliance-Ziele einen Teil der individuellen Zielvereinbarungen der Vorstandsmitglieder. Erneut wurden auch weitere nichtfinanzielle Zielvorgaben als Bemessungsgrundlage herangezogen. Für das vergangene Geschäftsjahr waren dies die Weiterentwicklung und Konsolidierung der Unternehmenswerte Integrität und Diversity im Sinne der Erhöhung des Anteils von Frauen in Managementpositionen sowie der Erhalt und die Steigerung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit und einer hohen Produktqualität. Details zu den ab 1. Januar 2019 geltenden Änderungen im Vergütungssystem für den Vorstand sind auf [S. 125 ff.](#) dargestellt.

Der **Prüfungsausschuss** trat im Jahr 2018 zu sechs Sitzungen zusammen. Einzelheiten sind dem gesonderten Bericht dieses Ausschusses auf [S. 188 ff.](#) zu entnehmen.

Der **Nominierungsausschuss** ist im Geschäftsjahr 2018 zu zwei Sitzungen zusammengekommen. Der Ausschuss hat insbesondere die Empfehlungen für die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung 2019 erarbeitet. Die Vorschläge orientieren sich unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles am Unternehmensinteresse und streben die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils einschließlich Kompetenzprofil und Diversitätskonzept für den Gesamtaufsichtsrat an.

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

Veränderungen im Aufsichtsrat und im Vorstand

Die Hauptversammlung vom 5. April 2018 hat auf Vorschlag des Aufsichtsrats Sari Baldauf und Dr. Jürgen Hambrecht erneut und Marie Wieck erstmals als Anteilseignervertreterin in den Aufsichtsrat gewählt, und zwar bis zum Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung für das Geschäftsjahr 2022 beschließt. Mit Beendigung der Hauptversammlung vom 5. April 2018 sind Andrea Jung auf Anteilseignerseite und Valter Sanches und Jörg Spies auf Arbeitnehmerseite aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. In den vor der Hauptversammlung durchgeföhrten Wahlen der Arbeitnehmervertreter sind zu diesem Zeitpunkt neben den wiedergewählten Arbeitnehmervertretern Raymond Curry und Dr. Sabine Zimmer erstmals zu Mitgliedern des Aufsichtsrats gewählt worden. Zum Jahresende 2018 ist auf Arbeitnehmerseite Wolfgang Nieke ausgeschieden, der durch das für ihn gewählte Ersatzmitglied Michael Häberle ersetzt wurde.

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

In der Aufsichtsratssitzung im September 2018 hat der Aufsichtsrat zugestimmt, dass Dr. Dieter Zetsche zum Ende der Hauptversammlung im Jahr 2019 sein Vorstandsmandat bei der Daimler AG und die Leitung von Mercedes-Benz Cars in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat niederlegt und Ola Källenius ab dem Zeitpunkt der Beendigung der Hauptversammlung 2019 für eine neue Amtszeit von fünf Jahren zum Vorsitzenden des Vorstands der Daimler AG und Leiter Mercedes-Benz Cars berufen wird. Ferner wurde beschlossen, dass als Nachfolger von Ola Källenius ab diesem Zeitpunkt Markus Schäfer das Ressort »Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung« im Vorstand der Daimler AG übernehmen soll.

Im Oktober 2018 hat Bodo Uebber, verantwortlich für das Ressort »Finanzen & Controlling/Daimler Financial Services«, erklärt, dass er eine Verlängerung seiner bis Dezember 2019 laufenden Bestellung nicht anstrebt.

In der Sitzung im Dezember 2018 beschlossen die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat auf Grundlage einer entsprechenden Empfehlung des Nominierungsausschusses den Vorschlag an die Hauptversammlung 2019, Joe Kaeser und Dr. Bernd Pischetsrieder erneut in den Aufsichtsrat zu wählen.

In der Aufsichtsratssitzung vom 13. Februar 2019 wurde Harald Wilhelm mit Wirkung vom 1. April 2019 für die Dauer von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG bestellt. Bodo Uebber scheidet mit Wirkung zum Ende der Hauptversammlung 2019 aus dem Vorstand der Daimler AG aus. Zum gleichen Zeitpunkt wird Harald Wilhelm die Verantwortung für das Ressort »Finance & Controlling/Daimler Financial Services« übernehmen.

Ferner wurde Britta Seeger mit Wirkung vom 1. Januar 2020 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands der Daimler AG, verantwortlich für das Ressort »Mercedes-Benz Cars Vertrieb«, bestellt.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses

Der Jahresabschluss der Daimler AG sowie der für die Daimler AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2018 sind ordnungsgemäß von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch für den nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss 2018. Der Nichtfinanzielle Bericht für das Geschäftsjahr 2018 wurde von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, – auf Basis einer vom Aufsichtsrat beschlossenen Durchführung einer freiwilligen inhaltlichen Prüfung der Nichtfinanziellen Berichterstattung – im Rahmen einer Limited Assurance geprüft und mit einem Vermerk nach ISAE 3000 versehen.

In einer Sitzung des Aufsichtsrats am 5. Februar 2019 wurden im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2018 sowie der Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2019 erörtert und zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die Veröffentlichung bestehen. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2018 und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 6. Februar 2019 veröffentlicht.

In der Sitzung am 13. Februar 2019 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht, den mit einem Vermerk nach ISAE 3000 versehenen Nichtfinanziellen Bericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern sowie die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, der Vergütungsbericht, der Nichtfinanzielle Bericht, der Jahresabschluss der Daimler AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, die Prüfungsberichte der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für den Jahresabschluss der Daimler AG und den Konzernabschluss jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts und zum Internal Control System (ICS) 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 dabei insbesondere auch auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen sowie die freiwillige Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance eingegangen 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 2018 der Daimler AG festgestellt. Auf dieser Grundlage

hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen. Der Aufsichtsrat billigte ferner den Nichtfinanziellen Bericht und verabschiedete den Bericht des Aufsichtsrats, die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung und den Vergütungsbericht. Aufgrund der im Zusammenhang mit dem Projekt Zukunft auf den 22. Mai 2019 verschobenen ordentlichen Hauptversammlung wurden über den Gewinnverwendungsvorschlag hinaus in dieser Sitzung noch keine weiteren Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2019 verabschiedet.

Dank

Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Daimler-Konzerns und der Unternehmensleitung für ihren engagierten Beitrag in einem von Herausforderungen geprägten Umfeld zum abgeschlossenen Geschäftsjahr 2018.

Der Aufsichtsrat dankt ferner Andrea Jung, Valter Sanches, Jörg Spies und Wolfgang Nieke, die das Unternehmen durch ihr engagiertes Wirken im Aufsichtsrat eng begleitet haben und im vergangenen Jahr aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden sind.

Stuttgart, im Februar 2019

Der Aufsichtsrat



Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Der Aufsichtsrat

Dr. Manfred Bischoff

München

gewählt bis 2021

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

SMS Holding GmbH

Michael Brecht*

Gaggenau

gewählt bis 2023

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG;

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats im Daimler-Konzern;

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Daimler AG;

Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Gaggenau der

Daimler AG

Dr. Paul Achleitner

München

gewählt bis 2020

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Deutsche Bank AG – Vorsitzender

Bayer AG

Bader M. Al Saad

Kuwait

gewählt bis 2022

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

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Kuwait Investment Authority

Kuwait Fund for Economic Development (seit 5. März 2018)

Sari Baldauf

Helsinki

gewählt bis 2023

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

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Vexve Holding Oy – Vorsitzende

Nokia Oyj (seit 30. Mai 2018)

Fortum Oyj – Vorsitzende (bis 28. März 2018)

Deutsche Telekom AG (bis 17. Mai 2018)

Michael Bettag*

Nürnberg

gewählt bis 2023

Vorsitzender des Betriebsrats der Niederlassung Nürnberg,

Daimler AG

Dr. Clemens Börsig

Frankfurt am Main

gewählt bis 2022

Ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Linde AG

Linde Intermediate Holding AG (seit 25. September 2018)

Linde plc (seit 22. Oktober 2018)

Emerson Electric Co.

Raymond Curry*

Detroit

(seit 5. April 2018)

gewählt bis 2023

Secretary-Treasurer United Auto Workers (UAW)

Dr. Jürgen Hambrecht

Ludwigshafen

gewählt bis 2023

Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

BASF SE – Vorsitzender

Fuchs Petrolub SE – Vorsitzender

Trumpf GmbH + Co. KG – Vorsitzender

Petraea Heynike

Vevey

gewählt bis 2021

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

Joe Kaeser

München

gewählt bis 2019

Vorsitzender des Vorstands der Siemens AG

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Allianz Deutschland AG

NXP Semiconductors N. V.

Ergun Lümalı*

Sindelfingen

gewählt bis 2023

Vorsitzender des Betriebsrats am Standort Sindelfingen;

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der

Daimler AG

Wolfgang Nieke*

Stuttgart

bis 31. Dezember 2018

Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Untertürkheim der

Daimler AG (bis 31. Dezember 2018)

Dr. Bernd Pischetsrieder

München

gewählt bis 2019

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft in München

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft in München – Vorsitzender
Tetra Laval Group**Elke Tönjes-Werner***

Bremen

gewählt bis 2023

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats des Standorts Bremen der Daimler AG

Sibylle Wankel*

Frankfurt am Main

gewählt bis 2023

Leiterin des Justiziariats der IG Metall

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Siemens AG (bis 31. Januar 2018)

Dr. Frank Weber*

Sindelfingen

gewählt bis 2023

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

Cold Spring/New York

(seit 5. April 2018)

gewählt bis 2023

General Manager von IBM Blockchain

Dr. Sabine Zimmer*

Stuttgart

(seit 5. April 2018)

gewählt bis 2023

Leiterin Ausbildungspolitik Deutschland der Daimler AG

Roman Zitzelsberger*

Stuttgart

gewählt bis 2023

IG Metall Bezirksleiter Baden-Württemberg

Mitgliedschaften in Aufsichtsräten/Kontrollgremien:

Heidelberger Druckmaschinen AG (bis 25. Juli 2018)

MTU Friedrichshafen GmbH (ab 23. März 2018)

Rolls-Royce Power Systems AG (ab 23. März 2018)

**Gewählt als Ersatzmitglied für Wolfgang Nieke,
für diesen am 1. Januar 2019 nachgerückt:****Michael Häberle***

Stuttgart

gewählt bis 2023

Vorsitzender des Betriebsrats des Werkes Untertürkheim der Daimler AG (ab 1. Januar 2019)

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden:**Andrea Jung**

New York

ausgeschieden am 5. April 2018

President and Chief Executive Officer of Grameen America, Inc.

Wolfgang Nieke*

Stuttgart

ausgeschieden am 31. Dezember 2018

Vorsitzender des Betriebsrats des Werks Untertürkheim der Daimler AG (bis 31. Dezember 2018)

Valter Sanches*

Genf

ausgeschieden am 5. April 2018

General Secretary IndustriALL Global Union

Jörg Spies*

Stuttgart

ausgeschieden am 5. April 2018

Vorsitzender des Betriebsrats der Zentrale, Daimler AG

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

Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender

Michael Brecht*

Dr. Jürgen Hambrecht

Roman Zitzelsberger*

Präsidialausschuss

Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender

Michael Brecht*

Dr. Jürgen Hambrecht

Roman Zitzelsberger*

Prüfungsausschuss

Dr. Clemens Börsig – Vorsitzender

Michael Brecht*

Joe Kaeser

Ergun Lümalı*

Nominierungsausschuss

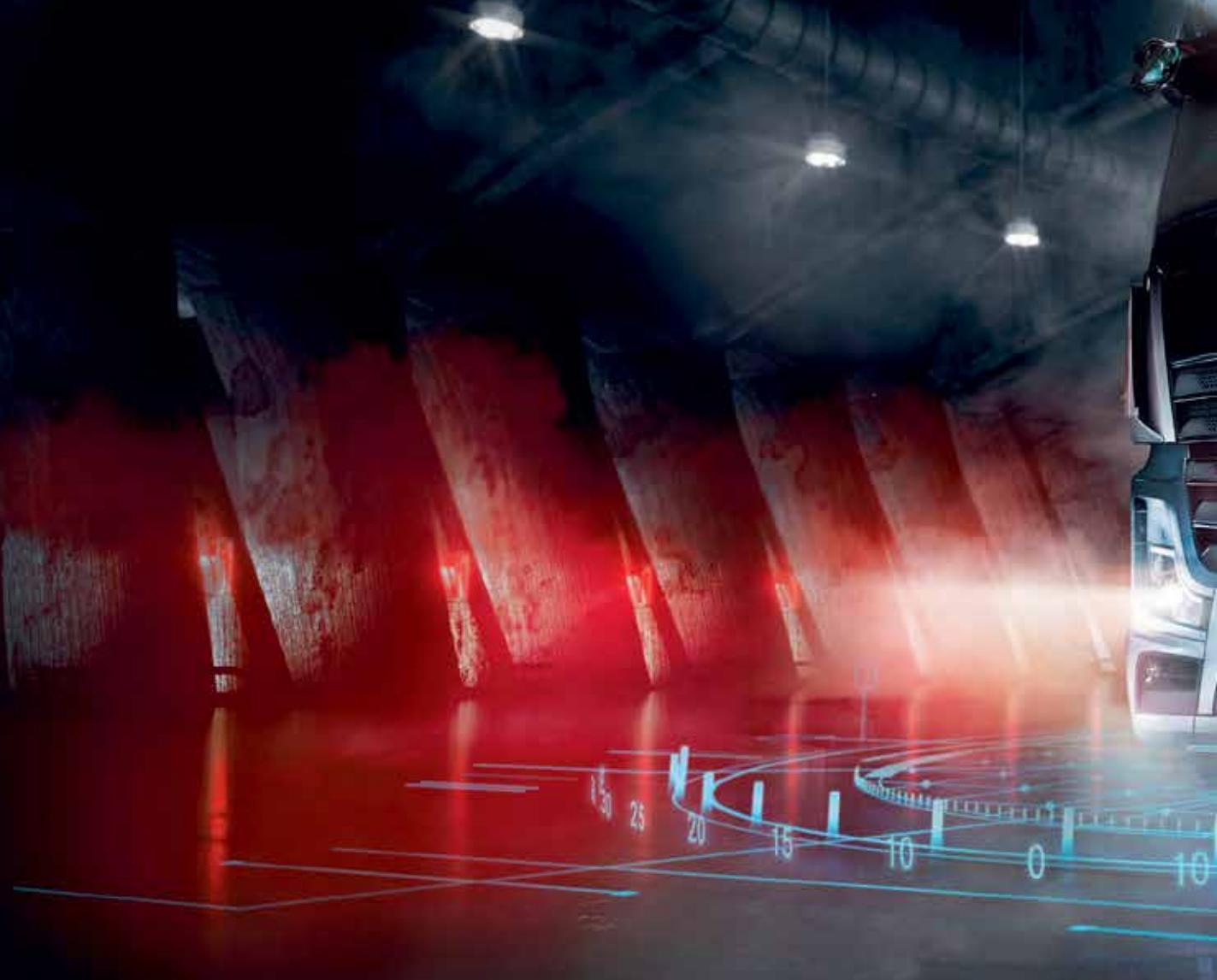
Dr. Manfred Bischoff – Vorsitzender

Dr. Paul Achleitner

Sari Baldauf

Highlights 2018

Auf der IAA Nutzfahrzeuge 2018 in Hannover feiert Daimler Trucks im September die Vorstellung des neuen Flaggschiffs Mercedes-Benz Actros mit dem auf 400 Exemplare limitierten Sondermodell »Edition 1«, dessen zahlreiche Extras ein sehr hohes Maß an Komfort und Sicherheit für den Fahrer bringen. Hinzu kommen ausgewählte Designelemente, die dem Fahrzeug einen hohen Wiedererkennungswert verleihen. Der neue Actros bringt wegweisende Innovationen, die sich unmittelbar bezahlt machen. Unternehmer und Fahrer profitieren gleichermaßen von dem ausgesprochen hohen Niveau bei Effizienz und Komfort.



Edition T



Q1

Neuer Sprinter feiert Weltpremiere

Mit der Neuauflage des Bestsellers läutet Mercedes-Benz Vans das digitale Zeitalter bei unseren großen Transportern ein. Die dritte Generation des Sprinter verkörpert die Entwicklung der Sparte vom reinen Fahrzeugherrsteller zum Anbieter von ganzheitlichen Transport- und Mobilitätslösungen. Mit neuen Konnektivitätsdiensten, Elektroantrieb und individuellen Hardwarelösungen für den Laderaum soll der große Transporter das Geschäft der Kunden künftig deutlich effizienter machen.



Weltpremiere der neuen A-Klasse in Amsterdam

Die A-Klasse ist so erwachsen und komfortabel wie noch nie. Technologisch setzt sie sich nicht nur mit dem neuen Infotainment-System MBUX von der Konkurrenz ab. Sie bietet zugleich eine Reihe von Sicherheits- und Fahrerassistenzsystemen, die bislang der Luxusklasse vorbehalten waren. Das gilt auch für die Optik: Das puristische, flächenbetonte Design ist der nächste Schritt in der Designphilosophie der Sinnlichen Klarheit.

Factory 56 – Grundsteinlegung für eine der modernsten Automobilproduktionen der Welt

Mercedes-Benz Cars baut im Werk Sindelfingen die Auto-produktion der Zukunft – digital, flexibel, grün: In der Factory 56 kommt eine völlig neue Infrastruktur zum Einsatz. Die Halle ist flächendeckend mit W-LAN ausgestattet, kommuniziert mit ihrer Umgebung und nutzt digitale Tools. Eine neue Arbeitsorganisation berücksichtigt die individuellen Bedürfnisse der Mitarbeiter. Auch Nachhaltigkeit und Energieeffizienz zeichnen die Factory 56 aus, etwa durch den Einsatz erneuerbarer Energien. Die Serienproduktion in der Factory 56 soll ab Anfang der nächsten Dekade mit Pkw und Elektrofahrzeugen der Ober- und Luxusklasse sowie Self-Driving Cars starten.

Neues Daimler-Traineeprogramm sichert Führungskräfte von morgen

Die Mobilität befindet sich im Wandel. Um diesen Wandel aktiv zu gestalten, bedarf es herausragender Talente. »INspire – the Leaders' Lab« ist das neue Traineeprogramm von Daimler für Hochschulabsolventen und Berufseinsteiger mit erster Praxiserfahrung. In 24 Monaten durchlaufen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mindestens vier – vor allem internationale – Projekt-einsätze und zahlreiche Trainingseinheiten, die sie optimal auf spätere Führungsaufgaben vorbereiten.

Daimler hat einen neuen Großaktionär

Der chinesische Unternehmer Li Shufu beteiligt sich mit 9,7 % an der Daimler AG. Daimler freut sich, mit Li Shufu einen weiteren langfristig orientierten Investor gewonnen zu haben, der von der Innovationsstärke, der Strategie und dem Zukunftspotenzial von Daimler überzeugt ist.

Daimler Trucks revolutioniert Lkw-Produktion in Brasilien

Im Werk São Bernardo do Campo wird eine für den Markt Brasilien komplett neuartige Lkw-Montagelinie in Betrieb genommen. Hyper-Konnektivität (Echtzeitvernetzung von Individuen, Dingen, Geräten) und digitale Technologien bei Anlagen und Werkzeugen sorgen für ein zukunftsweisendes Produktionssystem. In einem komplett neuen Gebäude hat Mercedes-Benz do Brasil die Montage von leichten bis schweren Lkw sowie die zugehörige Teilelogistik zusammengeführt.



Daimler und BMW Group vereinbaren Bündelung ihrer Mobilitätsdienste

Die Daimler AG und die BMW Group planen, ihre bestehenden Angebote für On-Demand-Mobilität in den Bereichen Carsharing, Ride-Hailing, Parking, Charging und Multimodalität zusammenzuführen und strategisch mit dem Ziel auszubauen, einer der führenden Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen zu werden. Beide Unternehmen sollen jeweils 50 % der Anteile an den Gemeinschaftsunternehmen der Mobilitätsdienste beider Konzerne halten. Nachdem alle involvierten Kartellbehörden bis Dezember 2018 zugestimmt haben, wird die Transaktion im Januar 2019 vollzogen.

Q2



Hauptversammlung beschließt Erhöhung der Dividende auf 3,65 (i. V. 3,25) € pro Aktie

Rund 6.000 Aktionäre kommen am 5. April 2018 in den CityCube nach Berlin. Die Beschlussvorschläge der Verwaltung werden durchweg mit großer Mehrheit angenommen. Die Ausschüttungssumme erreicht einen neuen Höchstwert von 3,9 Mrd. € und ist bis dato die höchste Dividende eines DAX-30-Unternehmens.

Daimler verstärkt seine Aktivitäten zur Achtung der Menschenrechte

Daimler hat einen systematischen Ansatz zur Achtung der Menschenrechte entwickelt, das Human Rights Respect System. Mit seiner risikoorientierten und systematischen Herangehensweise erhöht es die Effektivität der bisherigen Maßnahmen auch entlang komplexer Lieferketten. Das Unternehmen geht damit einen weiteren wichtigen Schritt, um Mobilität nachhaltig zu gestalten. Dazu gehört auch ein verantwortungsvoller Rohstoffbezug.

Einigung bei Toll Collect

Die Daimler Financial Services AG erzielt eine Einigung mit Deutsche Telekom AG (Konsortialpartner) und dem Bund über eine Beendigung der Schiedsverfahren zum Thema Toll Collect. Damit kann eine über 14 Jahre andauernde Auseinandersetzung durch einen Vergleich beendet werden. Gleichzeitig wird Toll Collect ein unbelasteter Neustart ermöglicht.

Grundsteinlegung für erstes Full-Flex Werk

Mercedes-Benz Cars startet im ungarischen Kecskemét den Bau des ersten »Full-Flex Werks«. Insgesamt investiert das Unternehmen in das neue Pkw-Werk 1 Mrd. € und schafft mehr als 2.500 Arbeitsplätze. In einem »Full-Flex Werk« können verschiedenste Fahrzeugarchitekturen vom Kompaktmodell bis zur heckgetriebenen Limousine und zu unterschiedlichen Antriebsformen inklusive Elektrofahrzeugen flexibel auf einem Band produziert werden. Das Werk in Kecskemét besteht aus Presswerk, Rohbau, Oberflächenbearbeitung und Montage. Es ist hocheffizient und verfügt über eine CO₂-neutrale Energieversorgung.

Eine Million Weltmotoren für Daimler Trucks

Das Mercedes-Benz Werk Mannheim und die Daimler Trucks North America (DTNA)-Tochter Detroit Diesel Corporation erreichen gemeinsam einen besonderen Meilenstein im internationalen Powertrain-Netzwerk: Zusammen haben beide Produktionsstätten insgesamt 1.000.000 Heavy-Duty-Motoren produziert und damit den Erfolg der einheitlichen Plattformstrategie für den Antriebsstrang von Daimler Trucks unterstrichen.



Daimler passt Ergebniserwartungen an

Die Daimler AG nimmt eine Neueinschätzung des Ergebnispotenzials für das Geschäftsjahr 2018 vor. Bei Mercedes-Benz Cars ist aufgrund der erhöhten Einfuhrtarife für US-Fahrzeuge in den chinesischen Markt von geringeren SUV-Absätzen sowie höheren Kosten auszugehen. Außerdem führt der Zertifizierungsprozess nach dem neuen Standard WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) in der zweiten Jahreshälfte zu Belastungen.

Q3



Weltpremiere für vollelektrischen eCitaro

Er fährt lokal emissionsfrei und fast geräuschlos. Er kombiniert die tausendfach bewährte Plattform des meistverkauften Mercedes-Benz Stadtbusses aller Zeiten mit neuen technologischen Lösungen und eigenständigem Design. Der vollelektrisch angetriebene Mercedes-Benz eCitaro hebt Elektromobilität mit Stadtbussen auf ein neues Niveau und besticht durch sein innovatives Thermomanagement mit ausgesprochener Energieeffizienz und Reichweitsicherheit.

Meilenstein für neue Unternehmensstruktur

Vorstand und Aufsichtsrat stimmen der strukturellen Weiterentwicklung des Unternehmens zu. Damit erreicht Daimler ein wichtiges Etappenziel auf dem Weg zur neuen Aufstellung des Konzerns. Drei selbstständige Einheiten unter dem Dach der Daimler AG sollen künftig die kommenden Herausforderungen gestalten und die Chancen, die sich in der Mobilität der Zukunft bieten, konsequent nutzen. Die Aktionäre werden auf der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 über die neue Struktur entscheiden. Im Herbst 2019 könnte dann die Ausgliederung vollzogen werden.

Mercedes-Benz startet in die Ära der Elektromobilität

Mercedes-Benz feiert in Stockholm die Weltpremiere des neuen vollelektrischen EQC (Stromverbrauch kombiniert: 22,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, Angaben vorläufig)¹. Als rein batterieelektrisch angetriebenes Fahrzeug steht der EQC für eine überzeugende Kombination aus Komfort, Qualität und Alltagstauglichkeit. Optisch ist der Crossover-SUV Vorreiter einer avantgardistischen Elektro-Ästhetik.

¹ Angaben zum Stromverbrauch und zu den CO₂-Emissionen sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst unverbindlich ermittelt. Die Angaben zur Reichweite sind ebenfalls vorläufig und unverbindlich. Eine EG-Typgenehmigung und eine Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

Weltpremiere für den neuen Actros in Berlin

Kurz vor der IAA Nutzfahrzeuge 2018 präsentierte Daimler Trucks in Berlin das neue Flaggschiff der Marke Mercedes-Benz. Der neue Actros hebt die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, die Effizienz für den Unternehmer sowie den Komfort für den Fahrer auf ein sehr hohes Niveau. Die wichtigste und spektakulärste Neuerung ist der Active Drive Assist. Mit ihm bringt Daimler Trucks das teilautomatisierte Fahren in Serie.

Vision URBANETIC: bedarfsgerecht, effizient und nachhaltig

Mit dem Vision URBANETIC präsentiert Mercedes-Benz Vans ein revolutionäres Mobilitätskonzept, das weit über bisherige Ideen rund um automatisierte und autonome Fahrzeuge hinausgeht. Er hebt die Trennung von Personenbeförderung und Gütertransport auf und soll eine bedarfsgerechte, nachhaltige und effiziente Beförderung von Personen und Gütern ermöglichen.



Daimler Aufsichtsrat stellt Weichen für die Zukunft

Das Mandat von Manfred Bischoff als Vorsitzender des Aufsichtsrats endet mit Ablauf der Hauptversammlung 2021. Der Aufsichtsrat beabsichtigt, der Hauptversammlung zu diesem Zeitpunkt die Wahl von Dieter Zetsche in den Aufsichtsrat vorzuschlagen. Manfred Bischoff wird die Wahl von Dieter Zetsche als seinen Nachfolger im Vorsitz des Aufsichtsrats empfehlen. Zur Wahrung der zweijährigen Cooling-off-Periode wird Dieter Zetsche zum Ende der Hauptversammlung 2019 sein Vorstandsmandat niederlegen. Infolgedessen beschließt der Aufsichtsrat, Ola Källenius im Anschluss an die Hauptversammlung 2019 als Vorsitzenden des Vorstands zu bestellen und ihm die Leitung des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars zu übertragen.

Q4

Daimler DigitalLife Day @IL für Juristen, Datenschützer sowie für Integritäts- und Compliance-Manager

Wie begegnen Juristen, Datenschützer sowie Integritäts- und Compliance-Manager der Digitalisierung? Mit dieser Frage beschäftigen sich mehr als 400 Teilnehmer beim Daimler DigitalLife Day @IL (Integrity und Legal) in Ludwigsburg bei Stuttgart. Experten diskutieren mit dem Publikum unter anderem über Big Data, neue Arbeitsmethoden, aktuelle Entwicklungen bei Legal Tech bis hin zu Künstlicher Intelligenz und Blockchain. Auf drei Bühnen setzt der Bereich Integrität und Recht damit unter dem Motto »#empower – #shape – #protect« seinen Dialog zum Thema Digitalisierung fort.

Daimler passt Ergebniserwartungen an

Die Daimler AG nimmt wegen aktueller Entwicklungen eine Neueinschätzung der Ergebniserwartungen für das Geschäftsjahr 2018 vor. Maßgeblich dafür ist ein Anstieg der erwarteten Aufwendungen im Zusammenhang mit den laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen in verschiedenen Regionen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge. Zudem sind bei Mercedes-Benz Vans geringere Absätze infolge von Auslieferungsverzögerungen zu verzeichnen. Des Weiteren wird aus Anlass einer aktuellen Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs Risikovorsorge für eine möglicherweise erforderliche Umrüstung bestimmter Fahrzeuge getroffen, die noch mit dem früher verwendeten Kältemittel R134a ausgestattet sind.

Daimler und Bosch: San José soll zur Pilotstadt für automatisierten Mitfahrservice werden

Daimler und Bosch kündigen einen App-basierten, voll automatisierten und fahrerlosen (SAE Level 4/5) Mitfahrservice (Ride-Hailing) an. Für die Erprobung dieses Services ist geplant, dass die Metropole San José, Kalifornien, im Laufe der zweiten Jahreshälfte 2019 Pilotstadt wird. Daimler und Bosch wollen den Service mit automatisierten Mercedes-Benz S-Klasse Fahrzeugen ausgewählten Kunden zur Verfügung stellen. Mit dem Pilotprojekt werden wertvolle Erkenntnisse gewonnen, um voll automatisierte Fahrzeuge optimal mit den Nutzern künftiger Mobilitätsdienste zu verbinden.



#HiFive: Mercedes-AMG Petronas Motorsport gewinnt die Konstrukteurs-WM in der Formel 1

Zum fünften Mal in Folge sichert sich Mercedes-AMG Petronas Motorsport die Konstrukteurs-Weltmeisterschaft in der FIA Formel 1. Zudem freut man sich über ein fünftes aufeinanderfolgendes Titel-Double, da Lewis Hamilton die Fahrerwertung für sich entscheidet. Damit hat das Team erneut seine Wettbewerbsfähigkeit sowie sein technisches Know-how unter Beweis gestellt, das in der eingesetzten Hybrid-Antriebseinheit des Mercedes F1 W09 EQ Power gipfelt.

Mercedes-Benz liefert den ersten vollelektrischen Stadtbus eCitaro an Hamburg aus

Mercedes-Benz liefert das erste Serienmodell des vollelektrisch angetriebenen Stadtbusses eCitaro an Hamburg aus. Er ist der erste Bus eines Großauftrags eines deutschen Verkehrsunternehmens über 20 Fahrzeuge. Der Mercedes-Benz eCitaro ist der erste in Deutschland entwickelte und gefertigte vollelektrische Stadtbus. Er ist mit seiner leisen und lokal emissionsfreien Fahrt ein wichtiger Baustein für die Senkung der Emissionen vor allem in Ballungsgebieten.



Daimler kauft Batteriezellen im Gesamtvolumen von 20 Mrd. €

Mit umfangreichen Beauftragungen für Batteriezellen bis ins Jahr 2030 setzt Daimler einen weiteren Meilenstein für die Elektrifizierung der künftigen Elektro-Pkw der Produkt- und Technologiemarke EQ sowie für elektrische Transporter, Busse und Lkw. Gemeinsam mit den Lieferpartnern soll damit die Versorgung des globalen Batterieproduktionsverbunds heute und künftig mit den jeweils neuesten Technologien sichergestellt werden.

Daimler gründet größten deutschen unternehmenseigenen Pensionsfonds

Die Daimler AG hat einen Pensionsfonds für die Altersversorgung ihrer Rentnerinnen und Rentner gegründet. Ab Januar 2019 erhalten rund 80.000 Rentnerinnen und Rentner ihre Leistungen aus der betrieblichen Altersversorgung direkt von der Daimler Pensionsfonds AG. Zu diesem Zweck hat die Daimler AG den Pensionsfonds mit Vermögen in Höhe von rund 8,2 Mrd. € ausgestattet. Der Pensionsfonds unterliegt dem Versicherungsaufsichtsgesetz und steht unter der Aufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht.

Daimler am Kapitalmarkt

Die weltweiten Aktienmärkte tendierten im Jahr 2018 in vielen Regionen deutlich schwächer. Die Daimler-Aktie entwickelte sich im Jahresverlauf ebenfalls mit nachgebenden Kursen und schloss zum Jahresende deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Auch im Jahr 2018 haben wir institutionelle Investoren, Analysten, Ratingagenturen sowie die privaten Anleger mit vielfältigen Investor Relations-Aktivitäten und einer umfassenden Berichterstattung über die wirtschaftliche Entwicklung und die Perspektiven des Unternehmens informiert. Eine hohe Kapitalmarktliquidität und ein gutes Rating begünstigten unsere Refinanzierung. Für das Geschäftsjahr 2018 schlagen Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung eine Dividende von 3,25 (i. V. 3,65) € vor.

A.01

Entwicklung der Daimler-Aktie und wichtiger Börsenindizes

	Ende 2018	Ende 2017	18/17
	Veränd. in %		
Daimler-Aktie (in €)	45,91	70,80	-35
DAX 30	10.559	12.918	-18
Euro STOXX 50	3.001	3.504	-14
Dow Jones Industrial Average	23.327	24.719	-6
Nikkei	20.015	22.765	-12
STOXX Europe Auto Index	439	615	-29

Globale Börsen tendieren überwiegend deutlich schwächer

Die positive Stimmung an den weltweiten Aktienmärkten zu Jahresanfang war vor allem durch die Steuerreform in den USA gekennzeichnet und ließ wichtige Aktienindizes im Januar 2018 auf neue Höchststände klettern. Im weiteren Verlauf trübte sich die Stimmung an den Aktienmärkten jedoch spürbar ein. Insbesondere die Ankündigung der möglichen Erhöhung von Importzöllen durch die US-Regierung sorgte für starke Verunsicherung. Zwischen Ende März und Mitte Mai legten die meisten Aktienmärkte noch einmal zu, da sich die Investoren in der Erwartung guter Ergebnisse für das erste Quartal wieder verstärkt engagierten. Anschließend war die Stimmung erneut von Unruhe geprägt. Insbesondere durch den sich verschärfenden Handelsstreit um mögliche Strafzölle agierten die Investoren zurückhaltend und verkauften Aktien. Die Anleger beobachteten auch weiterhin die politische Situation in Italien. Eine Zinserhöhung der US-Notenbank im Juni belastete die Märkte zusätzlich. Ab Juli bis Ende August erhöhte sich die Volatilität, auch infolge von Spannungen zwischen den USA und der Türkei. Daneben ergaben sich durch die anhaltenden Diskussionen um mögliche Strafzölle, die strukturell hohe Staatsverschuldung Italiens und die stockenden Brexit-Verhandlungen zusätzlich negative Effekte für die Finanzmärkte. Zu Beginn des vierten Quartals erhöhten sich die Sorgen um die Entwicklung der globalen Weltwirtschaft weiter; die weltweiten Aktienmärkte kamen noch einmal deutlich unter Druck, und die Kurse gaben im Quartalsverlauf auf breiter Front kräftig nach. Zyklische Titel und nicht zuletzt die Aktien der Automobil- und Zulieferindustrie waren hier besonders betroffen.

A.02

Kennzahlen je Aktie

	2018	2017	18/17
Werte in €	Veränd. in %		
Konzernergebnis	6,78	9,61	-29
Dividende	3,25	3,65	-11
Eigenkapital (31.12.)	60,45	59,70	+1
Börsenkurs: Jahresende ¹	45,91	70,80	-35
Höchst ¹	75,69	73,25	+3
Tiefst ¹	45,27	59,29	-24

1 Schlusskurse

Der Index der wichtigsten Titel im Euroraum, der Euro STOXX 50, fiel im Jahresverlauf um 14 %. Mit einem Rückgang von 18 % entwickelte sich der deutsche Leitindex DAX noch schwächer. In Japan schloss der Nikkei-Index mit 20.015 Punkten und damit 12 % unter dem Vorjahrseiveau. In den USA erreichte der Dow Jones im Oktober 2018 mit 26.774 Punkten ein neues Allzeithoch; am Jahresende lag der Dow Jones aber um 6 % unter dem Vorjahrseiveau.

Daimler-Aktien geben um 35 % nach

Am 23. Januar erreichte der Kurs der Daimler-Aktie mit 75,69 € den höchsten Stand des Jahres. Nachdem die Automobilwerte den Schwung aus dem vergangenen Jahr zu Jahresbeginn noch mitnehmen konnten, begann ab Anfang Februar eine Preiskorrektur am deutschen Aktienmarkt, von der auch die Daimler-Aktie signifikant betroffen war. Neben der weiterhin andauernden Diskussion zu Dieselfahrverboten empfanden die

Investoren den sich verschärfenden Handelsstreit um mögliche Strafzölle und entsprechende Gegenmaßnahmen als zunehmend belastend. Besonders im Fokus der Diskussion standen hier auch Zölle auf Automobilimporte in die USA und China, die sich negativ auf die Ertragskraft der Automobilwirtschaft mit ihren global verzweigten Liefer- und Produktionsnetzwerken auswirken. Auch die weiterhin positive Entwicklung des Lkw-Auftragseingangs in den USA konnte der Daimler-Aktie dabei keine nachhaltigen Impulse geben. Der temporär rückläufige Absatz bei Mercedes-Benz Cars im Zusammenhang mit dem Zertifizierungsprozess nach dem neuen Standard WLTP und die erhöhten chinesischen Einfuhrtarife für Fahrzeuge aus US-Produktion wirkten sich im Jahresverlauf belastend auf den Kursverlauf aus. Die unterjährigen Anpassungen der Ergebniserwartungen für das Geschäftsjahr 2018 wirkten sich zusätzlich negativ auf den Aktienkurs aus. In einem sehr schwachen Börsenumfeld erreichte unsere Aktie am 27. Dezember mit 45,27 € den tiefsten Stand des Jahres 2018 und schloss am 28. Dezember bei 45,91 €. Während Investoren die langfristigen Chancen anerkennen, die sich durch die hohen Investitionen in Zukunftstechnologien ergeben, bleiben Automobilwerte relativ zu anderen Sektoren derzeit niedrig bewertet.

Die Marktkapitalisierung betrug zum Jahresende 49,1 (i. V. 75,7) Mrd. €. Mit einem Rückgang von 35 % im Jahr 2018 entwickelte sich die Daimler-Aktie deutlich schwächer als der DAX (-18 %) und der STOXX Europe Auto Index (-29 %). In den ersten Wochen des Jahres 2019 waren wieder spürbare Kurssteigerungen an den Weltbörsen zu verzeichnen. Die Daimler-Aktie notierte Ende Januar mit 51,66 € um 13 % über dem Schlusskurs des Jahres 2018.

Dividende von 3,25 €

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 für das Geschäftsjahr 2018 die Ausschüttung einer Dividende von 3,25 (i. V. 3,65) € pro Aktie vorschlagen. Die Ausschüttungssumme liegt damit bei 3.477 (i. V. 3.905) Mio. €. Auf Basis des aktuellen Kursniveaus ergibt dies eine äußerst attraktive Dividendenrendite.

Breite Aktionärsstruktur mit neuem Großaktionär

Mit rund 1,0 (i. V. 0,9) Mio. Aktionären verfügt Daimler weiterhin über eine breite Aktionärsbasis. Die Aktionärszahl hat sich im Berichtsjahr leicht erhöht, da insbesondere mehr Privatanleger Anteile halten. Tenaciou3 Prospect Investment Limited, eine Gesellschaft, die von Li Shufu, einem chinesischen Unternehmer, Gründer und Vorstandsvorsitzender von Geely, kontrolliert wird, ist seit Februar 2018 mit 9,7 % der größte Einzelaktionär der Daimler AG. Die Kuwait Investment Authority (KIA) ist mit 6,8 % des Aktienkapitals der zweitgrößte Einzelaktionär. Die Renault-Nissan-Allianz hält unverändert einen Anteil von 3,1 %. Nach wie vor oberhalb der Meldeschwelle von 5 % gemäß Wertpapierhandelsgesetz liegt BlackRock, Inc., Wilmington. BlackRock teilte uns im Dezember 2018 mit, dass sein Stimmrechtsanteil am 17. Dezember 2018 bei 5,12 % lag. Harris Associates L. P., Wilmington, teilte uns im Oktober 2018 mit, dass sein Stimmrechtsanteil am 16. Oktober 2018 bei 4,93 % lag. Die Bank of America Corporation teilte uns im Mai 2018 mit, dass ihr Stimmrechtsanteil aus Daimler-Aktien am 9. Mai 2018 die Meldeschwelle von 3,0 % übertraf und bei 3,30 % lag.

Die oben genannten und weitere Stimmrechtsmitteilungen sind im Internet unter daimler.com/investoren/berichte-news/stimmrechtsmitteilungen verfügbar.

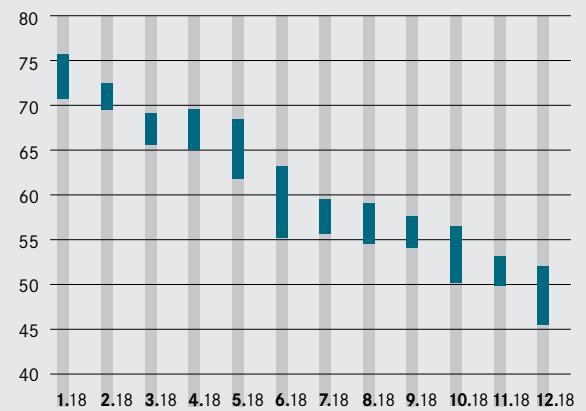
Insgesamt halten institutionelle Anleger 60 % des Aktienkapitals, 21 % befinden sich im Eigentum von Privatanlegern. Europäische Investoren besitzen rund 62 % des Kapitals, rund 16 % liegen bei US-Investoren.

Mit einer Gewichtung von 4,67 (i. V. 6,79) % stand Daimler am Jahresende 2018 an achter Stelle im Deutschen Aktienindex DAX 30. Im Euro STOXX 50 war die Aktie mit einem Gewicht von 1,93 (i. V. 2,92) % und damit an 19. Stelle vertreten. Die Daimler-Aktie ist in Frankfurt und Stuttgart notiert. Im Jahr 2018 lag der Börsenumsatz in Deutschland bei 1.093 (i. V. 942) Mio. Aktien. In erheblichem Umfang wird Daimler auch auf den multilateralen Handelsplattformen und im Over-The-Counter-Markt gehandelt.

A.03

Höchst- und Tiefstkurse Daimler, 2018

in €



A.04

Börsenkursentwicklung (indiziert)



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

	Ende 2018	Ende 2017	18/17
	Veränd. in %		
Gezeichnetes Kapital (in Mio. €)	3.070	3.070	0
Anzahl der Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,8	0
Börsenkurswert (in Mrd. €)	49,1	75,7	-35
Anzahl der Aktionäre (in Mio.)	1,0	0,9	+11
Indexgewichtung			
DAX 30	4,67%	6,79%	
Euro STOXX 50	1,93%	2,92%	
Langfristiges Credit Rating			
S&P	A	A	
Moody's	A2	A2	
Fitch	A-	A-	
Scope	A	A	
DBRS	A	A	

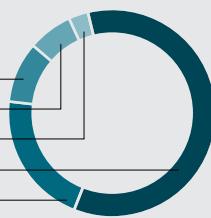
A.06**Börsendaten der Daimler-Aktie**

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

A.07**Aktionärsstruktur am 31.12. 2018**

nach Aktionärsgruppen

Tenaciou3 Prospect Investment Limited	9,7 %
Kuwait Investment Authority	6,8 %
Renault-Nissan	3,1 %
Institutionelle Investoren	59,7 %
Private Anleger	20,7 %

**Erneut Belegschaftsaktienprogramm durchgeführt**

Im März 2018 konnten bezugsberechtigte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wieder Belegschaftsaktien erwerben. Wie im Vorjahr wurden eine Kaufpreisvergünstigung und Bonusaktien angeboten. Die Beteiligungsquote war im Berichtsjahr mit 23,5 (i. V. 19,8) % erneut deutlich höher als in den vergangenen Jahren. An der Aktion haben sich insgesamt 41.900 (i. V. 36.200) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beteiligt; das ist die höchste Zahl seit dem Jahr 2008. Auch die Gesamtzahl der von den Beschäftigten erworbenen Aktien ist mit rund 717.000 (i. V. 604.000) Aktien nochmals deutlich gestiegen, davon entfallen knapp 64.700 auf Bonusaktien. Im Zusammenhang mit dem Anwesenheitsbonusprogramm wurden zusätzlich rund 15.000 Aktien ausgegeben.

Hauptversammlung im CityCube in Berlin

Unsere Hauptversammlung fand im Jahr 2018 am 5. April im CityCube in Berlin statt. Rund 6.000 (i. V. 6.200) Anteilseigner besuchten die Veranstaltung. Insgesamt waren 55,71 % (i. V. 49,18 %) des Grundkapitals (Teilnahmepräsenz zuzüglich Briefwahlstimmen) vertreten. Bei der Abstimmung über die Tagesordnungspunkte folgten die Aktionäre jeweils mit großer Mehrheit den Vorschlägen der Verwaltung. So beschloss die Hauptversammlung der Daimler AG die bislang höchste Dividende in Höhe von 3,65 (i. V. 3,25) € je Aktie. Die Ausschüttungssumme betrug 3,9 Mrd. €. Das war die höchste Ausschüttungssumme aller im DAX 30 gelisteten Unternehmen.

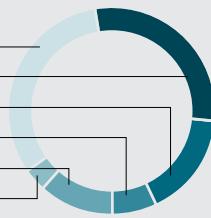
Die Hauptversammlung wählte erneut Sari Baldauf, ehemals Vorsitzende des Board of Directors der Fortum Oyj, Finnland, als Vertreterin der Anteilseigner in den Aufsichtsrat. Darüber hinaus wurde Dr. Jürgen Hambrecht, Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE, ebenfalls erneut als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat gewählt. Sari Baldauf und Jürgen Hambrecht wurden erstmals 2008 als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat der Daimler AG gewählt. Ebenso wurde Marie Wieck, General Manager bei IBM Blockchain, mit großer Mehrheit als Vertreterin der Anteilseigner in den Aufsichtsrat gewählt. Die Amtszeit der drei gewählten Aufsichtsratsmitglieder begann nach Beendigung der Hauptversammlung 2018 und endet mit der Aktionärsversammlung im Jahr 2023. Die wesentlichen Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind im Internet unter daimler.com/ir/hv2018 verfügbar.

Auf den Ausstellungsflächen des CityCube präsentierte Daimler die Technologiekompetenz sowie das breite Produkt- und Dienstleistungsspektrum des Unternehmens unter dem Motto »CORE, CASE, CULTURE, COMPANY«. Die Highlights der Ausstellung veranschaulichten die Mobilitätsangebote der Zukunft: Neben dem zweisitzigen Supersportwagen-Showcar »Mercedes-AMG Project ONE« und dem eleganten Showcar »Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet« waren elektrische Nutzfahrzeuge wie der MB New Electric Truck, der Stadtbus MB Citaro Hybrid, die Transporter FUSO eCanter und Vision Van ausgestellt. Gezeigt wurden auch einige Pkw-Modelle mit alternativen Antriebskonzepten. Ebenfalls viel Interesse zog ein 1:2-Modell des Volocopters auf sich. Der Volocopter ist ein Lufttaxi, das mit vollelektrischem Antrieb über 18 Rotoren lokal emissionsfrei und geräuscharm – und mittelfristig auch automatisiert – bedarfsoorientiert durch den innerstädtischen Luftraum fliegen kann, als attraktive Ergänzung der Transportangebote am Boden. In Dubai wurde er bereits erfolgreich erprobt.

A.08**Aktionärsstruktur am 31.12. 2018**

nach Regionen

Deutschland	32,4 %
Europa, ohne Deutschland	29,2 %
USA	16,4 %
Kuwait	6,8 %
Asien	11,8 %
Sonstige	3,4 %



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

Weiterhin umfassende Investor Relations-Aktivitäten

Auch im Jahr 2018 haben wir institutionelle Investoren, Analysten, Ratingagenturen sowie die privaten Anleger zeitnah über die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens informiert. Für institutionelle Anleger und Analysten veranstalteten wir Roadshows in den Finanzzentren Europas, Nordamerikas, Asiens und Australiens. Zusätzlich führten wir zahlreiche Einzelgespräche, sogenannte one-on-one-Meetings, durch. Diese haben wir im Rahmen von Investorenkonferenzen abgehalten, insbesondere während der internationalen Automobilausstellungen in Genf und Paris. Über unsere Quartalsergebnisse wurde mittels Telefonkonferenzen und Internetübertragungen berichtet. Die Präsentationen stehen auf unserer Internetseite unter daimler.com/investoren/events/praesentationen zur Verfügung. Schwerpunkte der Gespräche mit den Analysten und Investoren waren die aktuelle Ergebniserwartung für das Jahr 2018, die Geschäftsentwicklung und die Ertragskraft in den einzelnen Geschäftsfeldern und Regionen sowie das Projekt Zukunft. Darüber hinaus rücken die Transformation der Automobilindustrie und die Entwicklung der Technologien, die wir unter dem Stichwort CASE zusammenfassen, zunehmend in den Fokus der Investoren. Zusätzlich informierte im Juni das Top-Management von Daimler Trucks im Rahmen einer Kapitalmarktveranstaltung am Hauptquartier von Daimler Trucks North America in Portland, USA, über Strategien und Ziele des weltweiten Lkw-Geschäfts und präsentierte auf dem Portland International Raceway zwei Elektro-Lkw für die USA (Freightliner eCascadia und eM2). Die Audio-/Videoaufzeichnungen und die Präsentationsgrafiken der Veranstaltung können über unseren Internetauftritt unter daimler.com/investoren/events/kapitalmarkttage abgerufen werden.

Erneut Auszeichnungen für den Daimler-Geschäftsbericht

Der Daimler-Geschäftsbericht und der mit zahlreichen Zusatzfunktionen ausgestattete Online-Geschäftsbericht 2017 haben wieder renommierte internationale Auszeichnungen erhalten.

geschaeftsbericht2017.daimler.com

Unser Geschäftsbericht wurde von der League of American Communications Professionals LLC (LACP) mit dem Platin Vision Award ausgezeichnet. Für den Online-Geschäftsbericht 2017 erhielten wir zum einen den Stevie-Award in Silber, zum anderen gab es Silber beim LACP Professionals 2017 Vision Award.

Webpräsenz: verbesserte Orientierung, mehr Service-module

Unseren Investor Relations-Webauftritt unter daimler.com/investoren haben wir auch 2018 weiterentwickelt: Verteilerseiten, Informationsgrafiken und Download-Module sorgen für eine intuitivere Bedienung oder führen schneller zum Ziel. Für den Vergleich unterschiedlicher Kennzahlen aus mehreren Jahren müssen Besucher nicht mehr zwingend Dokumente herunterladen: Interaktive Diagramme liefern einen Überblick direkt auf der Seite. Zudem haben wir unsere Inhalte für Suchmaschinen optimiert: So sind sie einfacher im Internet zu finden.

Und kurze Zusammenfassungen in den Suchergebnissen erleichtern Anwendern die Entscheidung, welche Seite sie als nächste ansteuern.

Zahl der Online-Aktionäre erreicht 100.000

Die Angebote zur personalisierten elektronischen Information und Kommunikation finden bei unseren Aktionärinnen und Aktionären weiterhin hohen Zuspruch. Im Jahr 2018 war der Zuwachs besonders hoch. 100.000 (i.V. 95.000) Aktionärinnen und Aktionäre haben die Einladung mit Tagesordnung zur Hauptversammlung von Daimler nicht mehr per Post, sondern per E-Mail erhalten. Wir bedanken uns bei diesen Aktionären, da sie dazu beitragen, die Umwelt zu schonen und Kosten zu sparen. Wie in früheren Jahren haben wir unter diesen Aktionären über ein Gewinnspiel attraktive Preise verlost. Den Zugang und weitere Informationen zum e-service für Aktionäre finden Sie im Internet unter  <https://register.daimler.com>

Hohe Kapitalmarktliquidität und gutes Rating begünstigen Refinanzierung

Die Geldpolitik der Notenbanken hat im Berichtsjahr die Situation an den Anleihemärkten maßgebend beeinflusst. Die in hohem Umfang vorhandene Liquidität führte dazu, dass die Risikoaufschläge für Unternehmen mit einem Rating im Investment-Grade-Bereich auf weitgehend moderatem Niveau verblieben.

Im Jahr 2018 deckte der Daimler-Konzern seinen Refinanzierungsbedarf insbesondere durch die Emission von Anleihen. Ein Großteil davon wurde in Form von sogenannten Benchmark-Emissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) im US-Dollar- und Euro-Markt platziert. So emittierte Daimler Finance North America LLC im US-amerikanischen Kapitalmarkt Anleihen mit einem Gesamtvolume von 8,75 Mrd. US-. Zusätzlich begab die Daimler International Finance B. V. Euro-Anleihen im Benchmark-Format in einem Volumen von insgesamt 6,50 Mrd. €. Am chinesischen Kapitalmarkt konnte die Daimler AG Anleihen, sogenannte Panda Bonds, mit einem Gesamtvolume von 16,0 Mrd. CNY platzieren. Darüber hinaus wurde im Konzern eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedenen Währungen und Märkten begeben.

Zum Jahresende 2018 hatten Gesellschaften des Daimler-Konzerns Anleihen in einem Volumen von 76,5 (i.V. 67,1) Mrd. € ausstehen. Neben der Finanzierung durch Anleihen hat Daimler im Jahr 2018 in geringem Umfang auch Commercial Paper emittiert.

Im Berichtsjahr wurden Asset-Backed-Securities (ABS) in USA, Kanada, China, Deutschland und Großbritannien emittiert. In den USA wurde im Jahr 2018 in sechs Transaktionen ein Refinanzierungsvolumen über insgesamt 7,6 Mrd. US-\$ generiert, in Kanada in zwei Transaktionen 1,0 Mrd. CAN-\$. Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Bank über die Silver-Arrow-Plattform eine ABS-Anleihe im Wert von 0,75 Mrd. € an europäische Investoren verkauft. In Großbritannien konnten 0,4 Mrd. GBP erfolgreich bei Investoren platziert werden. In China wurden zwei ABS-Transaktionen mit einem Volumen von 16 Mrd. CNY erfolgreich platziert.

Ziele und Strategie

Die Automobilbranche verändert sich tief greifend und mit einer hohen Dynamik. Vier Zukunftsfelder werden die Mobilität grundlegend verändern: die zunehmende Vernetzung der Fahrzeuge, die Fortschritte beim automatisierten und autonomen Fahren, die Entwicklung digitaler Mobilitäts- und Transportdienstleistungen und die Elektromobilität. Dieser Herausforderung stellen wir uns – strategisch und strukturell. Unser Ziel ist dabei klar: Wir wollen ein führender Fahrzeughersteller bleiben und uns gleichzeitig zu einem führenden Anbieter von Mobilität entwickeln. Wir unterstützen diese Transformation durch eine kulturelle und organisatorische Neuausrichtung. Der Maßstab unserer Aktivitäten ist dabei stets der Kunde. Wir wollen ihn mit unseren Produkten und Dienstleistungen begeistern und für ihn ein vertrauenswürdiger Partner sein.

Unsere Ziele

Nachhaltig profitabel wachsen

Die Grundlage für profitables Wachstum ist ein zukunftsweisendes Portfolio, starke Marken und eine globale Aufstellung. Wir wollen in allen unseren Geschäften führend sein. Bei Mercedes-Benz Cars streben wir dauerhaft die weltweite Führungsrolle bei Premiumfahrzeugen an. Mit der Marke smart wollen wir unsere Rolle bei urbaner, elektrischer Mobilität ausbauen. Daimler Trucks will seine Führungsposition im globalen Lkw-Geschäft weiter festigen. Mercedes-Benz Vans strebt die Nummer eins bei den Premiumtransportern an. Daimler Buses möchte seine Spitzenposition bei Bussen über 8t zulässigem Gesamtgewicht stärken. Daimler Financial Services will auch künftig einer der führenden herstellerverbundenen Finanz- und Mobilitätsdienstleister sein und im Bereich Mobilitätsdienstleistungen – auch durch Kooperationen – weiter wachsen.

Der Erfolg unseres heutigen Geschäfts ist die finanzielle Basis für die Investitionen in die Zukunft. Im Automobilgeschäft wollen wir nachhaltig eine Rendite (EBIT gemessen am Umsatz) von 8 bis 9% erreichen. Die Grundlage dafür sind die langfristigen Zielrenditen der einzelnen Geschäftsfelder: 8 bis 10% für Mercedes-Benz Cars, 8% für Daimler Trucks, 9% für Mercedes-Benz Vans und 6% für Daimler Buses. Für das Geschäftsfeld Daimler Financial Services streben wir eine Eigenkapitalrendite von 17% an. Im Bereich Nachhaltigkeit wollen wir eine führende Rolle einnehmen, indem wir Umweltaspekte und soziale Auswirkungen unseres Handelns in unsere Geschäftsstrategie integrieren. Nachhaltigkeit bedeutet für uns, wirtschaftlichen Erfolg mit gesellschaftlicher Verantwortung, umweltverträglichen Produkten und einer umweltverträglichen Produktion zu verbinden.

Bei Innovationen führen

Wir setzen Maßstäbe in den Zukunftsfeldern Connected, Autonomous, Shared & Services und Electric, kurz »CASE«: Wir wollen die **Vernetzung** der Fahrzeuge vorantreiben und daraus Mehrwert für den Kunden schaffen. Sowohl bei unseren Produkten und Dienstleistungen als auch entlang der gesamten Wertschöpfungskette wollen wir beim Einsatz digitaler Technologien ganz vorne stehen. Durch die Digitalisierung unserer Kernprozesse in Verbindung mit Zukunftstechnologien schaffen wir neue Geschäftspotenziale rund um die Mobilitätsanforderungen unserer Kunden. Beim automatisierten und **autonomen Fahren** streben wir eine führende Rolle in allen Geschäftsfeldern an. Dadurch ergeben sich neue attraktive Geschäftsmodelle sowohl beim Pkw-Einzelkunden als auch im Flottengeschäft, in der Personenbeförderung und beim gewerblichen Gütertransport.

Im Bereich der **Mobilitätsdienstleistungen** bauen wir unser starkes Portfolio weiter aus. Durch unsere breite Kundenbasis und Präsenz in allen relevanten Mobilitätssegmenten haben wir heute schon eine starke Basis. Mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen und starken Kooperationspartnern sind wir weiter auf Wachstumskurs. Wir wollen den Kunden den jeweils besten Antrieb bieten sowohl beim High-Tech-Verbrennungsmotor als auch beim Hybrid- oder Elektroantrieb. Rund um die **Elektromobilität** bauen wir ein Ökosystem aus Produkten und Services auf, um Elektrofahrzeuge in der Nutzung mindestens so attraktiv wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zu machen. Auch bei Nutzfahrzeugen wollen wir mit elektrischen Fahrzeugen führend sein. Sowohl bei der Fahrzeugsicherheit als auch bei der Sicherheit von Dienstleistungen und im Umgang mit Daten bauen wir unsere starke Position aus.

Die Kunden begeistern

Wir fördern das Vertrauen unserer Kunden, die wir mit herausragenden Produkten und Services begeistern. Mit unseren starken Marken, unserem einzigartigen Portfolio und maßgeschneiderten Dienstleistungen schaffen wir Mehrwert. Mit innovativen Dienstleistungen und neuen servicebasierten Geschäftsmodellen differenzieren wir uns von den Wettbewerbern. Wir gehen verantwortungsvoll mit Daten um und nutzen sie, um Kundenerwartungen antizipieren zu können.

Das beste Team

Es ist unser Ziel, das Unternehmen voranzubringen und noch erfolgreicher zu machen. Durch die weitere Stärkung der Innovationsfreude und mehr Verantwortung auf Mitarbeiterebene wollen wir die besten Talente für uns gewinnen. Mit unserer mitarbeiterorientierten Kultur wollen wir ein attraktiver Arbeitgeber und das beste Team in der Automobilindustrie sein. Wir bringen Fähigkeiten, Qualifikation und lebenslanges Lernen zusammen. Wir fördern und unterstützen Diversität und Inklusion. Gerade weil wir uns in einer Phase des Umbruchs befinden, ist Integrität von besonderer Bedeutung für unser Unternehmen. Integrität leitet unser Handeln in Bezug auf das Unternehmen, die Mitarbeiter, Geschäftspartner, Kunden und die Gesellschaft. Wir sind überzeugt, dass verantwortungsbewusstes Handeln uns gerade auch in Zeiten starken Wandels Orientierung gibt, dauerhaft erfolgreicher macht und auch der Gesellschaft zugutekommt. ☰ S. 116 ff.

Fünf strategische Bausteine

Durch fünf eng miteinander verknüpfte Bausteine treiben wir den größten Wandel in unserer Unternehmensgeschichte voran. Im Rahmen unserer 5C-Strategie wollen wir

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

Im Zentrum unserer Aktivitäten steht unser fünftes und wichtigstes C: der Kunde (**CUSTOMER**). Wir richten unsere Prozesse und unsere Organisation kundenzentriert aus und entwickeln für und mit dem Kunden das beste Produkt und die beste Lösung für sein Mobilitätsbedürfnis.

Das globale Kerngeschäft stärken (**CORE**)

Mercedes-Benz Cars wird seine Wachstumsstrategie mit dem Ziel fortsetzen, seine führende Position im weltweiten Premiumsegment abzusichern. Mit unserem hohen Anspruch an Qualität und Sicherheit wollen wir Vertrauen schaffen und mit innovativen, herausragenden Produkten und Dienstleistungen die Kunden begeistern. Auf dem Weg zum emissionsfreien Fahren verfolgen wir drei unterschiedliche Technologien: die weitere Verbesserung hochmoderner Verbrennungsmotoren, die weitere Hybridisierung sowie lokal emissionsfreie Fahrzeuge mit Batterie und Brennstoffzelle. Entscheidender Stellhebel bei der Verbesserung der Verbrennungsmotoren ist die umfassende Elektrifizierung des Antriebsstrangs durch den riemengetriebenen Startergenerator (RSG) oder den integrierten Startergenerator (ISG) in Verbindung mit einem 48-Volt-Bordnetz. Die konsequente Hybridisierung ist ein wichtiger Zwischenschritt auf dem Weg zum emissionsfreien Fahren. Mit unserem globalen Entwicklungsnetzwerk, unseren Technologiezentren und Digital Hubs sind wir nah am Kunden, an den Märkten und an neuen Technologien. Im Zuge der Wachstumsstrategie haben wir unser Produktionsnetzwerk in allen Regionen erweitert und stärken unsere globale Wettbewerbsfähigkeit. Mit unseren Lead-Werken, die die weltweite Fertigungsverantwortung für eine Produktgruppe übernehmen, stellen wir sicher, dass gleiche Standards und unser hoher Anspruch an Qualität umgesetzt werden und so »Made by Mercedes« weltweit Gültigkeit besitzt. Unser Ziel ist es, die Produktion modular, flexibel, digital und grüner zu machen. Das Herzstück dazu ist die Factory 56, eine hochmoderne, vollständig digitalisierte, flexible und CO₂-neutrale Montage am Standort Sindelfingen, die zu Beginn der nächsten Dekade in Betrieb gehen soll. Im Vertrieb stehen für uns die direkte Schnittstelle zum Kunden und das bestmögliche Kundenerlebnis über die gesamte Dauer der Kundenbeziehung im Fokus. In der Kundenansprache und Kommunikation setzen wir, je nach Bedarf, auf physische und digitale Kanäle, die wir auch entsprechend kombinieren. Zur Absicherung der Marktführerschaft spielt unsere Marktposition in China eine entscheidende Rolle. Mit Produkten, die auf die Bedürfnisse des chinesischen Kunden abgestimmt sind, und unserer gestärkten Entwicklung und – Produktion vor Ort haben wir China schon heute zum größten Markt für Mercedes-Benz Pkw gemacht. Die Ertragsstärke von Mercedes-Benz Cars abzusichern ist eine kontinuierliche Aufgabe. Wir haben dazu »Fit for Leadership« als Effizienz-

programm weiterentwickelt und in der Organisation verankert. Mit »Fit for Leadership« sollen weitere Ergebnisverbesserungen von 4 Mrd. € bis zum Jahr 2025 realisiert werden.

Daimler Trucks setzt seine bewährte Strategie mit den Dimensionen Innovationsführerschaft, globale Marktpräsenz und globale Plattformen kontinuierlich fort. Der Kunde steht dabei im Mittelpunkt aller Aktivitäten. Im wichtigen nordamerikanischen Markt wollen wir unsere Marktführerschaft bei den schweren Lkw der Gewichtsklassen 6-8 absichern. Der Freightliner Cascadia trägt wesentlich zu diesem Erfolg bei. Mit dem neuen Actros unterstreicht Daimler Trucks seine starke Position in den Bereichen Sicherheit, digitales Cockpit, Konnektivität und Effizienz vor allem in Europa. Die Verbrauchseffizienz, an der wir kontinuierlich arbeiten, ist ein zentrales Kaufargument. Mit dem neuen Mercedes-Benz Actros konnte der Verbrauch im Vergleich zum Vorgängermodell abermals reduziert werden. In Brasilien investiert Daimler Trucks seit 2017 in das Produktprogramm, die Vernetzung der Fahrzeuge sowie die Modernisierung der beiden Werke São Bernardo do Campo und Juiz de Fora. In Indien sind wir mit BharatBenz etabliert und bauen unsere Präsenz mit technologisch führenden Produkten und bei Fahrzeugen für den Export in mehr als 60 Märkte weiter aus. Die Investitionen am Entwicklungs- und Produktionsstandort Türkei sind langfristig ausgerichtet und werden planmäßig umgesetzt. In vielen Bereichen und Regionen können Aggregate und Module vereinheitlicht werden. Die ständige Erneuerung der Produktportfolios, auch über alle Regionen hinweg, macht die Plattformstrategie zu einer kontinuierlichen Aufgabe.

Die volle Wirksamkeit der Kostenoptimierung bei Daimler Trucks mit dem Ziel, dauerhaft 1,4 Mrd. € einzusparen, soll ab dem Jahr 2019 erreicht werden. Die kontinuierliche Verbesserung der Effizienz bleibt jedoch weiterhin im Fokus für den wirtschaftlichen Erfolg von Daimler Trucks.

Mercedes-Benz Vans will auch in Zukunft weiter wachsen und sich vom Fahrzeughersteller zum Anbieter von ganzheitlichen Transport- und Mobilitätslösungen entwickeln. Mercedes-Benz Vans setzt dabei auf drei strategische Bausteine: Marktstrategien zur globalen Expansion, Produktstrategien zum weiteren Ausbau des Produktportfolios sowie die Zukunftsiniziative adVANCE, mit der die Entwicklung und Kommerzialisierung kundenorientierter, ganzheitlicher Transport- und Mobilitätslösungen verfolgt wird. Mit dem neuen Sprinter-Werk in North Charleston, USA, lässt sich der lokale Markt noch schneller und flexibler adressieren. Das Marktpotenzial in China und zunehmender Online-Warenhandel ermöglichen zudem weiteres Wachstum. Mit der neuen Mercedes-Benz X-Klasse, dem ersten Premium-Pickup von Mercedes-Benz Vans und dem neuen Sprinter ist die Produkt-Pipeline gut gefüllt. Um die Produktion noch effizienter und flexibler zu gestalten, will Mercedes-Benz Vans die Produktion bis zum Jahr 2025 weltweit vollständig digitalisieren. Mit adVANCE denkt der Geschäftsbereich Mercedes-Benz Vans weit über das reine Fahrzeug hinaus und entwickelt sich vom Hersteller von Fahrzeugen zum Anbieter ganzheitlicher Transport- und Mobilitätslösungen für den Personen- und Güterverkehr. adVANCE besteht dabei aus sechs Bausteinen, die in Kombination mit einem Van eine passgenaue Lösung für jede Branche bieten. Dabei arbeitet Mercedes-Benz Vans schon im Entwicklungsprozess eng mit den jeweiligen Kunden zusammen, analysiert die branchenspezifischen Anforderungen und steigert so durch holistische Lösungen die Effizienz in deren Wertschöpfungskette.

Daimler Buses will mit modernen Produkten im Segment der Stadt- und Reisebusse und auf der Basis von Regionalstrategien das weltweite Wachstum fortsetzen. Der neue Stadtbus Citaro hybrid überzeugt mit einem wirtschaftlichen und praxistauglichen Konzept für die Stadt. Mit unseren neuen Assistenzsystemen unterstreichen wir unsere Stärke bei der aktiven Sicherheit. Das europäische Produktionsnetzwerk mit Standorten in Deutschland, Frankreich, Spanien und Tschechien wird neu ausgerichtet und soll damit effizienter und wettbewerbsfähiger werden. Das Werk Mannheim wird zum Kompetenzzentrum für Stadtbusse und Elektromobilität, Neu-Ulm zum Kompetenzzentrum für Reisebusse und autonomes Fahren. Die Innovationen der nächsten Jahre werden stärker durch zusätzliche Technik als durch neue Modellreihen bestimmt. Um dies zu unterstützen, bauen wir die Entwicklungskompetenzen für Elektromobilität, Konnektivität und autonomes Fahren aus. Mit eigenen Regionalzentren, der Produktion von Schul- und Reisebussen in Indien und dem Produktionsstandort Brasilien als Exportdrehscheibe für Länder in Südamerika, Afrika und Asien treibt Daimler Buses den Ausbau des internationalen Geschäfts voran und setzt dabei vor allem auf die Expansion in Schwellenländern.

Mit einer hervorragenden Position in der Sicherheitstechnologie und mit hocheffizienten Fahrzeugen will Daimler Buses durch ein ganzheitliches Angebot aus Neu- und Gebrauchtfahrzeugen, Service- und Wartungsverträgen sowie Finanzierungen und neuen Mobilitätslösungen überzeugen.

Daimler Financial Services will im Rahmen seiner balanced-STRATEGY die Grundlage seines heutigen Erfolgs, die Finanzierung von Mobilität, stärken und als Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen weiter wachsen. Die künftige Bedeutung des Mobilitätsgeschäfts soll auch durch die für Juli 2019 geplante Namensänderung der Daimler Financial Services AG in Daimler Mobility AG sichtbar werden. Mit maßgeschneiderten Angeboten will Daimler Financial Services im Kerngeschäft Finanzierung, Leasing und Versicherung weiter global wachsen. Dabei wird auch die zunehmende Vernetzung der Fahrzeuge genutzt. Weltweit wird rund jedes zweite von Daimler ausgelieferte Fahrzeug von Daimler Financial Services finanziert oder verleast. Der weltweite Bestand an finanzierten und verleasten Fahrzeugen von über 5,2 Mio. Pkw und Nutzfahrzeugen zum Jahresende 2018 soll gesteigert werden. Daimler Financial Services unterstützt damit den Fahrzeugabsatz von Daimler in rund 40 Ländern. Unter dem Motto »Engaging customers for life« stehen höchste Kundenzufriedenheit und die Steigerung der Kundenloyalität im Fokus. Um dieses Ziel umzusetzen, wurde ein eigenes Vorstandsbereich Customer Experience eingerichtet. Durch die vollständige Digitalisierung der Geschäftsprozesse will Daimler Financial Services noch effizienter und schneller werden.

In neuen Zukunftsfeldern führen (CASE)

Als Pioniere des Automobilbaus wollen wir in allen CASE-Feldern (**Connected**, **Autonomous**, **Shared & Services**, **Electric**) führend sein und zusätzliche Potenziale aus der Verknüpfung der vier Felder schöpfen. Die einzelnen Geschäftsfelder profitieren dabei von den Entwicklungen im Gesamtkonzern bei der Elektromobilität, bei Fahr- und Sicherheitssystemen für das automatisierte und autonome Fahren sowie bei der Digitalisierung und Vernetzung. Vertiefende Informationen zur Umsetzung von CASE finden Sie im Lagebericht im Abschnitt Innovation, Sicherheit und Umweltschutz. ☰ S. 107 ff.

Connected

Bei **Mercedes-Benz Cars** wird die intelligente Vernetzung von Produkten, Dienstleistungen und Kunden mit Nachdruck vorangetrieben. Unsere Fahrzeuge sind Teil des »Internet of Things« und bieten dem Kunden viele Dienste, die das Leben einfacher sowie die Bedienung intuitiver und komfortabler machen. Unser herausragendes intuitives Bedienkonzept Mercedes-Benz User Experience (MBUX) gibt dafür die Richtung vor. Mit »smart ready to ...« erweitern wir die Marke **smart** mit einer Reihe digitaler Servicedienstleistungen rund um die urbane Mobilität.

Vernetzung ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, auch im Logistikgeschäft der Zukunft erfolgreich zu sein. Konnektivität sorgt auch bei **Daimler Trucks** für einen substanziellem Mehrwert und Effizienzverbesserungen in der Transportkette. Unser Ziel ist die nahtlose Transportlogistik mit vernetzten Lkw, die dafür sorgt, dass die Fahrzeuge idealerweise immer voll beladen sind und keine Ausfälle oder Wartezeiten haben. Mit dem digitalen Cockpit im neuen Actros verbinden wir unser breites Angebot an digitalen Services mit einem intuitiven und komfortablen Bedienkonzept.

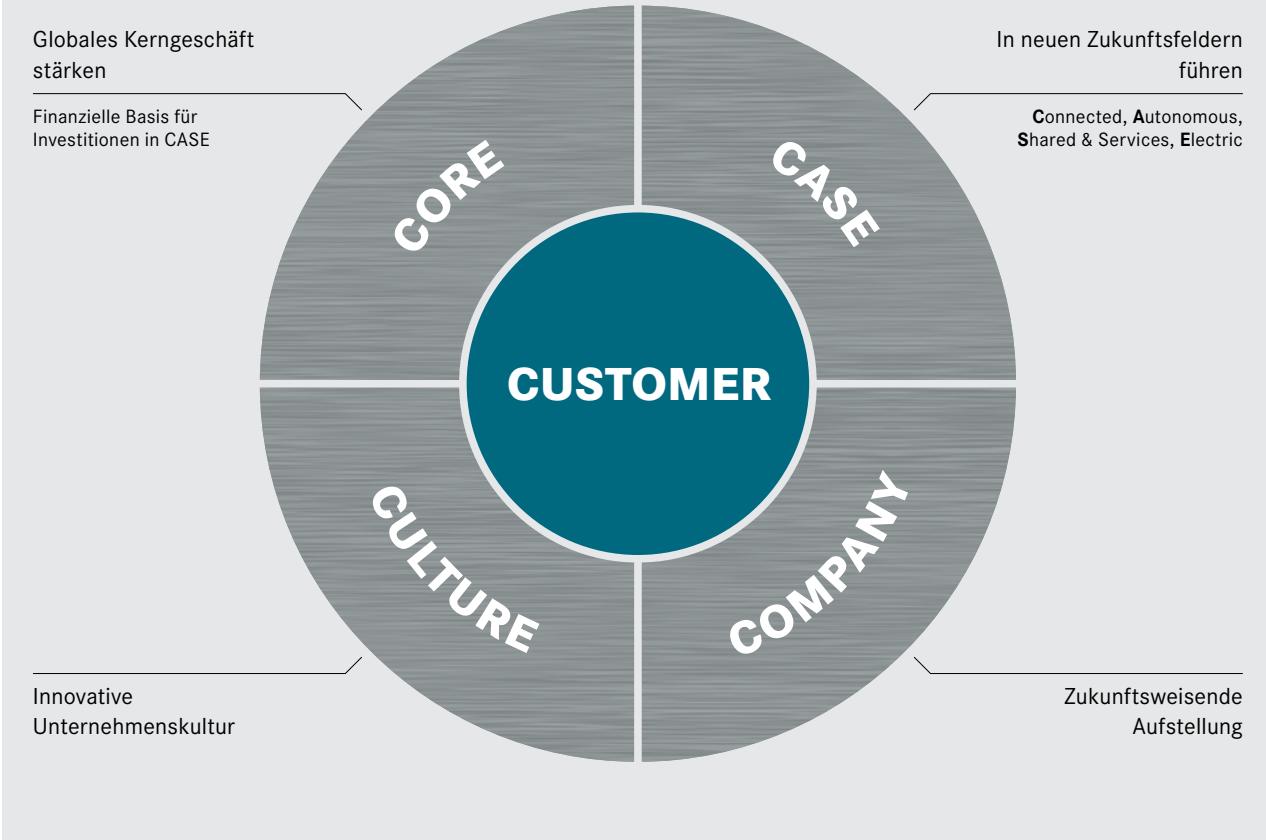
Bei **Mercedes-Benz Vans** ist Konnektivität ein wichtiger Baustein der strategischen Initiative adVANce. Unter digital@Vans konzentriert der Geschäftsbereich die neuen digitalen Lösungen und unterstreicht damit seine Ausrichtung zum Anbieter von kundenorientierten, ganzheitlichen Transport- und Mobilitätslösungen.

Die Vernetzung bringt auch bei **Daimler Buses** Vorteile für alle Beteiligten: zum Beispiel für die Betreiber beim Flottenmanagement und bei den Wartungskosten, für den Busfahrer auf der Route und für die Fahrgäste beim E-Ticketing. Im digitalen Portal »OMNIplus ON« bündelt Daimler Buses alle aktuellen und künftigen digitalen Dienstleistungen rund um den Omnibus.

Daimler Financial Services verfolgt im Rahmen seiner balancedSTRATEGY auch den Ausbau digitaler Geschäftsmodelle im Bereich der Finanzierungs- und Mobilitätsdienstleistungen und nutzt die Konnektivität zur Weiterentwicklung. Der Trend im Finanzierungsgeschäft geht zu mehr Flexibilität bei der Fahrzeugnutzung und nutzungsbezogener Abrechnung sowie zu Flatrates für Leasing einschließlich Versicherung und Wartung.

Autonomous

Auf unserem Weg zum autonomen Fahren sind umfassende Fahr- und Sicherheitssysteme, Vernetzung und digitale Echtzeitkarten wesentliche Voraussetzungen. Bei der Weiterentwicklung des automatisierten und autonomen Fahrens setzen wir einerseits auf technische Assistenten und andererseits auf automatisierte Systeme, die den Kunden ohne Fahrer von A nach B bringen. Unsere hervorragende Position im Bereich der technischen Assistenten haben wir bei **Mercedes-Benz Cars** mit der S-Klasse unter Beweis gestellt. Andererseits entwickeln wir automatisierte Systeme, die künftig auch ohne Fahrer exklusiv genutzt oder mit anderen geteilt werden können. Voll automatisierte und fahrerlose Systeme geben den Menschen die Zeit zurück, die bisher für das Lenken des Fahrzeugs verwendet wird. Außerdem bietet die Technologie auch Menschen ohne Führerschein neue Möglichkeiten, mobil zu sein. Um die Entwicklung beim autonomen Fahren zu beschleunigen, gehen wir Kooperationen ein, wie zum Beispiel mit HERE bei hochauflösenden Karten oder mit Bosch zur gemeinsamen Technologieentwicklung für das voll automatisierte und fahrerlose Fahren.

A.09**Fünf Bausteine der Strategie**

Die führende Position beim Thema Sicherheit untermauert **Daimler Trucks** mit der Weiterentwicklung bewährter Sicherheitstechnologien wie zum Beispiel des Active Brake Assist der fünften Generation und des Abbiegeassistenten, den Mercedes-Benz als voll integriertes System im Angebot hat. Mit dem neuen Actros und dem neuen Freightliner Cascadia bietet Daimler Trucks als erster Hersteller teilautomatisiertes Fahren in Serien-Lkw an.

Mercedes-Benz Vans positioniert sich auch aktiv im Bereich des automatisierten und autonomen Fahrens. Mit dem Vision URBANETIC hat Mercedes-Benz Vans bereits ein Mobilitätskonzept präsentiert, das weit über bisherige Ideen rund um automatisierte und autonome Fahrzeuge hinausgeht. Der Vision URBANETIC hebt die Trennung von Personenbeförderung und Gütertransport auf – er bietet eine autonome Fahrplattform, die eine flexible Nutzung für den Gütertransport oder die Personenbeförderung ermöglicht.

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

Die Erfahrungen als Betreiber von Fahrzeugflotten und weltweiter Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen wird **Daimler Financial Services** beim Aufbau automatisierter und autonomer Systeme einsetzen. Das Geschäftsfeld wird auch künftig eine wichtige Rolle bei der Ausgestaltung der Kundenschnittstelle und des Geschäftsmodells spielen.

Shared & Services

Daimler Financial Services finanziert und entwickelt Shared Mobility. Für den Kunden soll Mobilität sofort und jederzeit verfügbar sein und zu den eigenen Bedürfnissen passen. Gleichzeitig soll Mobilität nachhaltig sein, um den Menschen im urbanen Raum eine hohe Lebensqualität zu bieten. Wir investieren kontinuierlich in den Ausbau eines umfassenden Mobilitätsökosystems und entwickeln unsere Mobilitätsdienste Carsharing, Ride-Hailing und Mobility-as-a-Service weiter. Gleichzeitig bauen wir die notwendigen Schlüsselfertigkeiten aus eigener Kraft und mit Partnern für das Geschäft mit automatisiert und autonom fahrenden Flotten auf. car2go ist ein führendes Unternehmen beim flexiblen Carsharing. Im Segment Ride-Hailing ist die Daimler-Tochter mytaxi einer der führenden Anbieter bei App-basierten Taxidiensten in Europa, und mit moovel bieten wir unseren Kunden eine Plattform, mit der sie unterschiedliche Mobilitätsangebote optimal miteinander vergleichen, kombinieren, buchen und bezahlen können. Um eine schnelle Skalierung für On-Demand-Mobilität umzusetzen, sollen die Mobilitätsdienstleistungen Carsharing, Ride-Hailing, Parking, Charging und Multimodalität der heutigen Daimler Mobility Services und der BMW Group zusammengeführt und strategisch weiter

ausgebaut werden. Im Rahmen des Joint Ventures ViaVan bietet Mercedes-Benz Vans gemeinsam mit dem strategischen Partner Via in mehreren Metropolen Europas flexible Shuttle-Services und Pooling-Konzepte als Ergänzung zum öffentlichen Nahverkehr an. Angefangen mit dem Betrieb in Amsterdam, gefolgt von London und Berlin, bündelt der Service ViaVan in Echtzeit Fahrtwünsche mit gleichen oder ähnlichen Zielen. Dadurch wird der Verkehr in der Stadt nachhaltig entlastet und die Mobilitätskapazität gleichzeitig erhöht.

Auch im Markt für Geschäftskunden wollen wir weiter wachsen. In einer eigenen Gesellschaft, der Mercedes-Benz Vans Mobility GmbH, wird das Mietgeschäft mit Transportern national und international ausgebaut und komplett digital abgewickelt. Daimler Trucks bietet seit mehr als zwei Jahrzehnten mit CharterWay maßgeschneiderte Mobilität und Services an. Und mit der Mercedes me App können Mercedes-Benz Cars Kunden schon jetzt ihre A-Klasse innerhalb einer festgelegten Nutzergruppe teilen.

Electric

Bei **Mercedes-Benz Cars** werden wir in den nächsten Jahren unser Angebot an Elektrofahrzeugen deutlich ausbauen. Daimler geht davon aus, dass bis zum Jahr 2025 der Anteil der Elektromodelle am Gesamtabsatz von Mercedes-Benz zwischen 15 und 25 Prozent liegen wird. Dafür planen wir mehr als zehn reine Elektro-Pkw auf den Markt zu bringen – in allen Segmenten, vom smart bis zum großen SUV. Wir investieren rund 10 Mrd. € in den Ausbau unserer Elektroflotte und über 1 Mrd. € in den Aufbau der Batterieproduktion. Wir entwickeln eine eigenständige, modular aufgebaute und skalierbare Plattform für Elektrofahrzeuge, die eine hohe Varianten- und Modellflexibilität zulässt. Unter der neuen Marke EQ, die für »Elektrische Intelligenz« steht, werden sowohl Fahrzeuge als auch Services rund um die Elektromobilität für den Mercedes-Benz Cars Kunden angeboten. Gemeinsam mit Partnern investieren wir in den Aufbau einer Ladeinfrastruktur speziell an Autobahnen in Europa. Unser Produktionsnetzwerk stellen wir so auf, dass wir unsere Elektrofahrzeuge an allen wichtigen Standorten auf den gleichen Produktionslinien fertigen wie die entsprechenden Modelle mit Verbrennungsmotor. So stellen wir sicher, dass wir flexibel auf die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen reagieren können. Analog zur Fahrzeugproduktion bauen wir die Batterieproduktion aus.

Auch **Daimler Trucks** setzt verstärkt auf Elektrifizierung. Immer mehr Einfahrbeschränkungen in Städte für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und die zunehmende Verschärfung der Emissionsvorschriften befördern die Entwicklung alternativer Antriebstechnologien auch bei Nutzfahrzeugen. Als ein führender Lkw-Hersteller wollen wir auch eine führende Rolle beim elektrischen Lkw einnehmen. Mit dem eCanter von FUSO, dem FUSO Vision One, den beiden eTrucks von Freightliner, dem Mercedes eActros und dem Thomas Built Buses Schulbus Saf-T Liner C2 verfügt Daimler Trucks schon heute über ein sehr umfangreiches Elektroportfolio. Mit der Gründung der E-Mobility Group maximieren wir die Effektivität unserer Investitionen in diese strategische Schlüsseltechnologie. Damit wollen wir eine weltweit einheitliche Elektroarchitektur umsetzen und die besten Lösungen für Batterien, Ladesysteme und beim Energiemanagement für Lkw entwickeln.

Mercedes-Benz Vans plant in den kommenden Jahren die Elektrifizierung seiner gewerblichen Baureihen. Der eVito ist seit November 2018 für die Kunden verfügbar, der eSprinter soll das elektrifizierte Produktspektrum ab 2019 erweitern. Ein einheitliches Elektromodell von der Stange für Handwerker, Paketzusteller oder Personentransportdienstleister hat auf lange Sicht keine Zukunft. Deshalb setzt Mercedes-Benz Vans auf maßgeschneiderte Gesamtsystemlösungen, die auf Basis einer fachkundigen Beratung entstehen. Im Dialog zwischen Kunden und den Experten von Mercedes-Benz Vans werden die Betreiberkonzepte individuell an Branchenbedürfnisse, Fuhrparkgröße, Fahrprofil oder an die baulichen Voraussetzungen bei der Schaffung einer eigenen Ladeinfrastruktur auf dem Unternehmensgelände angepasst.

Daimler Buses richtet den Fokus ebenfalls auf die Entwicklung von Elektroantrieben. Die CO₂-Bilanz des Busses lässt sich durch batteriebetriebene und weitere alternative Antriebstechnologien noch weiter verbessern. Auf den Citaro hybrid folgte im Jahr 2018 der elektrische Stadtbus eCitaro. Der Standort Mannheim soll zum Zentrum für Elektromobilität bei Daimler Buses ausgebaut werden. Darüber hinaus berät Daimler Buses im Rahmen des »eConsulting« seine Kunden ganzheitlich von der ersten Beratung beim Umstieg auf elektrische Nahverkehrsbusse bis zum Service für den Betreiber.

Daimler Financial Services betreibt seit rund sieben Jahren mit car2go flexibles Carsharing mit Elektrofahrzeugen. Mit 2.100 Fahrzeugen in vier rein elektrischen Flotten in Stuttgart, Amsterdam, Madrid und in Paris sind wir ein führender Anbieter im Bereich des flexiblen, elektromobilen Carsharings. car2go bietet damit Millionen von Stadtbewohnern einen einfachen, ersten Kontakt mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Darüber hinaus unterstützt Daimler Financial Services mit Leasing und Gesamtangeboten für Elektrofahrzeuge und Zubehör den einfachen Zugang zur Elektromobilität.

Die Unternehmenskultur anpassen (**CULTURE**)

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

Die divisionale Struktur stärken (**COMPANY**)

Um mit der hohen Dynamik des Geschäftsumfelds weiterhin Schritt zu halten, wollen wir eine Organisation und Struktur schaffen, mit der wir unseren Kunden- und Marktfokus schärfen, unternehmerisches Handeln stärken und gleichzeitig Synergien sichern (**COMPANY**). Mit dem »Projekt Zukunft« werden die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans in der Mercedes-Benz AG und die Bereiche Daimler Trucks und Daimler Buses in der Daimler Truck AG verselbstständigt. Die bereits rechtlich selbstständige Daimler Financial Services AG wird voraussichtlich ab Juli 2019 Daimler Mobility AG heißen. Das Geschäftsfeld steht schon heute für die Mobilitätsangebote innerhalb des Konzerns. Die Daimler AG als Dachgesellschaft wird Governance-, Strategie- und Steuerungsfunktionen wahrnehmen sowie konzernübergreifende Dienstleistungen anbieten. Die Verantwortung für die konzernweite Finanzierung wird weiterhin bei der allein börsennotierten Daimler AG als operativer Management-Holding liegen. Die Zustimmung der Aktionäre zur Umsetzung der neuen Struktur soll auf der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 eingeholt werden.

Mit rechtlich selbstständigen Geschäftseinheiten schaffen wir im Rahmen des Projektes Zukunft eine größere Nähe zum Kunden und ermöglichen eine punktgenauere Marktbearbeitung. Damit können die einzelnen Geschäftseinheiten schneller und präziser auf neue Trends, Technologiesprünge und unvorhergesehene Marktentwicklungen reagieren. Durch die Zuweisung größerer Verantwortung an das Management in den neuen rechtlichen Einheiten unterhalb der Daimler AG erweitern wir zudem unternehmerische Handlungsspielräume und erhöhen unser Innovationstempo. Gleichzeitig wollen wir Kooperationen erleichtern, um dem immer schnelleren technologischen Wandel Rechnung zu tragen. Zudem steigert die Neuaufstellung die Transparenz über die einzelnen Unternehmensteile und damit die Attraktivität der Daimler AG am Kapitalmarkt. Im Verbund des Daimler-Konzerns sollen Synergien weiterhin konsequent genutzt und erhalten werden.

Mit unseren strategischen Bausteinen CORE, CASE, CULTURE und COMPANY haben wir die Voraussetzungen dafür geschaffen, uns noch konsequenter an den Wünschen der Kunden (**CUSTOMER**) auszurichten. Ziel der 5C-Strategie von Daimler ist es, das Unternehmen für die Herausforderungen und Chancen des neuen Mobilitätszeitalters aufzustellen, ein führender Fahrzeughersteller zu bleiben und gleichzeitig ein führender Anbieter von Mobilität zu werden.

A.10

Sachinvestitionen

	Ist 2017	Ist 2018	2019–2020
	in Milliarden €		
Daimler-Konzern	6,7	7,5	14,5
Mercedes-Benz Cars	4,8	5,7	11,3
Daimler Trucks	1,0	1,1	2,2
Mercedes-Benz Vans	0,7	0,5	0,4
Daimler Buses	0,1	0,1	0,2
Daimler Financial Services	0,04	0,06	0,1
Corporate	0,0	0,1	0,3

A.11

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

	Ist 2017	Ist 2018	2019–2020
	in Milliarden €		
Daimler-Konzern	8,7	9,1	18,3
Mercedes-Benz Cars	6,6	7,0	14,0
Daimler Trucks	1,3	1,3	2,9
Mercedes-Benz Vans	0,6	0,7	0,9
Daimler Buses	0,2	0,2	0,4

Umfangreiche Investitionen in die Zukunft des Unternehmens

Um unsere Wachstumsstrategie mit neuen Produkten, innovativen Technologien und modernen Produktionskapazitäten umzusetzen, führen wir unsere Innovationsoffensive in den kommenden Jahren mit Nachdruck fort. Ein Schwerpunkt sind dabei die Zukunftsfelder CASE (Connected, Autonomous, Shared & Services und Electric). Insgesamt werden wir in den Jahren 2019 und 2020 knapp 15 Mrd. € in Sachanlagen sowie mehr als 18 Mrd. € in Forschungs- und Entwicklungsprojekte investieren. Damit halten wir unsere Aufwendungen für die Zukunftssicherung weiter auf hohem Niveau. [↗ A.10](#) [↗ A.11](#)

Die Sachinvestitionen gehen im Wesentlichen in die Produktionsvorbereitungen für unsere neuen Modelle. Weitere Schwerpunkte sind die Neuausrichtung unserer Produktionsanlagen in Deutschland, die lokale Produktion in den Wachstumsmärkten sowie der Aufbau eines weltweiten Produktionsnetzwerks für Elektrofahrzeuge und Batterien.

Unsere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung fließen zu einem Großteil in neue Produkte. Wesentliche Einzelprojekte sind die Nachfolgemodelle der aktuellen C-Klasse, der S-Klasse und die neuen Modelle im Kompaktsegment. Weitere Schwerpunkte sind in allen automobilen Geschäftsfeldern innovative Antriebs- und Sicherheitstechnologien sowie die Konnektivität unserer Produkte und die Weiterentwicklung des automatisierten und autonomen Fahrens. Auch für unsere umfassende Offensive im Bereich der Elektromobilität sind in allen Automobilgeschäftsfeldern beträchtliche Mittel eingeplant.

Lagebericht



Daimler hat im Jahr 2018 erneut Rekordwerte bei Absatz und Umsatz erzielt, und auch das EBIT des Konzerns erreichte trotz schwieriger Rahmenbedingungen mit 11,1 Mrd. € ein hohes Niveau. Auf der Basis solider Finanzen und eines starken Kerngeschäfts richten wir unsere Geschäfte auf die Zukunft aus: mit herausragenden Fahrzeugen und Dienstleistungen, mit zukunftsweisenden Technologien und Geschäftsmodellen, mit einer innovativen und flexiblen Unternehmenskultur und mit einer Organisation, die der wachsenden Dynamik der Märkte gerecht wird.

B | Zusammengefasster Lagebericht

Grundlagen des Konzerns	74	Nachhaltigkeit und Integrität	105
Geschäftsmodell	74	Nachhaltigkeit bei Daimler	105
Portfolioänderungen und strategische Kooperationen	76	Forschung und Entwicklung	105
Wichtige Ereignisse	77	Innovation, Sicherheit und Umweltschutz	107
Steuerungssystem	77	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	113
Finanzielle Steuerungsgrößen	78	Gesellschaftliche Verantwortung	114
Erklärung zur Unternehmensführung	78	Integrität, Compliance und Recht	116
Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf	79	Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage	118
Weltwirtschaft	79	Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahrs 2018	119
Automobilmärkte	80		
Geschäftsentwicklung	81		
Ertragslage	85	Vergütungsbericht	120
EBIT	85	Grundsätze der Vergütung des Vorstands	120
Gewinn- und Verlustrechnung	87	Weiterentwicklung des Vergütungssystems	125
Dividende	89	mit Wirkung zum 1. Januar 2019	125
Net Operating Profit	89	Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2018	128
Value Added	89	Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit	130
		Vergütung des Aufsichtsrats	138
Finanzlage	91	Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen	140
Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements	91		
Cash Flow	93		
Eventualverbindlichkeiten	95	Risiko- und Chancenbericht	143
und sonstige finanzielle Verpflichtungen	96		
Investitionen	96	Risiko- und Chancenmanagementsystem	143
Refinanzierung	96	Risiken und Chancen	145
Rating	98	Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen	145
		Unternehmensspezifische Risiken und Chancen	150
Vermögenslage	99	Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen	152
Daimler AG (Kurzfassung nach HGB)	102	Rechtliche und steuerliche Risiken	154
		Nichtfinanzielle Risiken	156
		Gesamtbeachtung Risiko- und Chancensituation	157
Ertragslage	102	Prognosebericht	158
Vermögens- und Finanzlage	103		
Risiken und Chancen	104	Weltwirtschaft	158
Prognosebericht	104	Automobilmärkte	159
		Absatz	160
		Umsatz und Ergebnis	160
		Free Cash Flow und Liquidität	161
		Dividende	162
		Investitionen	162
		Forschung und Entwicklung	162
		Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	162
		Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung	163

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell

Daimler blickt auf eine mehr als 130-jährige Tradition zurück, die bis zu Gottlieb Daimler und Carl Benz, den Erfindern des Automobils, zurückreicht und von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Heute ist das Unternehmen ein weltweit führender Automobilhersteller mit einem in der Branche einzigartigen Produktangebot an hochwertigen Pkw, Lkw, Transportern und Bussen. Maßgeschneiderte Finanzdienstleistungen und Mobilitätsangebote rund um diese Produkte ergänzen das Angebot. Bei Produkten und Dienstleistungen für die Mobilität der Zukunft will Daimler weiterhin eine führende Rolle einnehmen. Die Automobilbranche befindet sich in einem tief greifenden Wandel, den wir vorantreiben und gestalten wollen. Mit einem starken Kerngeschäft schaffen wir die finanzielle Basis, um in die Zukunftsfelder rund um Connected (Vernetzung), Autonomous (automatisiertes und autonomes Fahren), Shared & Services (flexible Nutzung) und Electric (elektrische Antriebe) – kurz: »CASE« – zu investieren. Mit den Innovationen aus den CASE-Zukunftsfeldern sichern wir die Attraktivität und Profitabilität unseres Kerngeschäfts ab.

Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns und hat ihren Sitz in 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 Europa, Nord- und Südamerika, Asien und Afrika. Die globale Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnet Daimler beachtliche Vorteile im internationalen Wettbewerb und zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten.

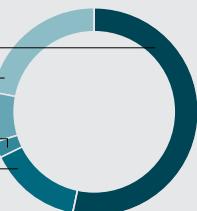
Im Jahr 2018 steigerte Daimler seinen Umsatz um 2 % auf 167,4 Mrd. €. Die fünf Geschäftsfelder haben zum Gesamtumsatz wie folgt beigetragen: Mercedes-Benz Cars 53 %, Daimler Trucks 22 %, Mercedes-Benz Vans 8 %, Daimler Buses 3 % und Daimler Financial Services 14 %. Mehr als 298.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren zum Jahresende 2018 weltweit für Daimler tätig.

Das Produktangebot des Geschäftsfelds **Mercedes-Benz Cars** umfasst ein breites Spektrum an Premiumfahrzeugen der Marke Mercedes-Benz mit der Performance-Marke Mercedes-AMG und der Luxusmarke Mercedes-Maybach, das von den Kompaktklassenmodellen über eine große Vielfalt an Geländewagen, Roadstern, Coupés und Cabrios bis hin zu den Luxuslimousinen der S-Klasse reicht. Hinzu kommen die Marke Mercedes me und die hochwertigen Kleinwagen der Marke smart. Darüber hinaus haben wir im Jahr 2016 die Marke EQ (»Electric Intelligence«) für alle Aktivitäten rund um die Elektromobilität eingeführt. Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Cars waren im Jahr 2018 China mit 28 % des Absatzes, die USA (14 %), Deutschland (14 %), die übrigen europäischen Märkte (28 %), Japan (3 %) und Südkorea (3 %). Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars entwickelt sein flexibles Produktionsnetzwerk mit über 30 Standorten auf vier Kontinenten kontinuierlich weiter. Dabei richten wir unser weltweites Produktionsnetzwerk konsequent auf die Anforderungen der Elektromobilität aus. Wir werden unsere Elektrofahrzeuge der Produkt- und Technologiemarke EQ im Rahmen der normalen Serienfertigung auf einem Produktionsband gemeinsam mit Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben oder Hybridantrieb fertigen. Produktionsstandorte für Elektrofahrzeuge sind künftig die Werke Bremen, Sindelfingen, Rastatt, Hambach (Frankreich), Tuscaloosa (USA) und Peking (China). Parallel dazu bauen wir unser globales Batterienetzwerk auf neun Fabriken an sieben Standorten über drei Kontinente aus.

B.01

Konzernumsatz nach Geschäftsfeldern

Mercedes-Benz Cars	53,5 %
Daimler Trucks	21,8 %
Mercedes-Benz Vans	7,7 %
Daimler Buses	2,6 %
Daimler Financial Services	14,4 %



Als der weltweit größte Hersteller von Lkw über 6 t entwickelt und fertigt das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** in einem globalen Verbund Lkw der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star, FUSO und BharatBenz. Die insgesamt 26 Produktionsstandorte befinden sich in der NAFTA-Region (14), in Europa (7), in Asien (3) und in Südamerika (2). In China fertigt die Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA), ein Gemeinschaftsunternehmen mit unserem chinesischen Partner Beiqi Foton Motor Co., Ltd., seit dem Jahr 2012 Lkw der Marke Auman. Die Produktpalette von Daimler Trucks umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr sowie Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich eingesetzt werden. Aufgrund der engen produktionstechnischen Verknüpfung zählen auch die Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO zum Produktangebot von Daimler Trucks. Über das gesamte Produktpotential bietet das Geschäftsfeld lokal emissionsfreie Elektroantriebe an und testet diese. Die wichtigsten Absatzmärkte für das Geschäftsfeld waren im Jahr 2018 die NAFTA-Region mit 37 %, Asien (32 %) sowie die Region EU30 (Europäische Union, Schweiz, Norwegen) mit 17 %.

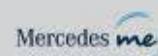
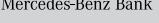
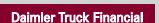
Mercedes-Benz Vans ist im Transportergeschäft und bei damit verbundenen Dienstleistungen ein globaler Komplettanbieter – angefangen beim Small-Van Citan mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 1,8 Tonnen bis hin zum Large-Van Sprinter mit einem zulässigen Gesamtgewicht mit bis zu 5 Tonnen. Das Produktangebot umfasst im gewerblichen Segment den großen Transporter Sprinter, den mittelgroßen Van Vito (in den USA »Metris«) sowie den Stadtlieferwagen Citan. Im Segment für

Privatkunden ist Mercedes-Benz Vans mit der Großraumlimousine V-Klasse sowie den Marco Polo Reise- und Freizeitmobilen vertreten. Darüber hinaus haben wir seit dem Jahr 2017 mit der Mercedes-Benz X-Klasse eine Baureihe im Segment der Midsize-Pickups im Angebot. Mit dem eVito, dem eSprinter und dem Concept Sprinter F-CELL beweisen wir, wie konsequent wir die Entwicklung alternativer Antriebe vorantreiben. Das Geschäftsfeld verfügt über Produktionsstandorte in den folgenden Ländern: Deutschland, Spanien, den USA, Argentinien, China und Russland. Auf dem chinesischen Markt ist Mercedes-Benz Vans über das Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Ltd. aktiv. Die Fertigung des Citan und der Mercedes-Benz X Klasse ist Bestandteil der strategischen Allianz mit Renault-Nissan. Die wichtigsten Märkte liegen mit insgesamt 66 % des Absatzes in der Region EU30; 12 % des Absatzes entfielen im Berichtsjahr auf die NAFTA-Region und 9 % auf Asien.

Mit den Marken Mercedes-Benz und Setra ist **Daimler Buses** in seinen wichtigsten klassischen Kernmärkten EU30, Brasilien, Argentinien und Mexiko im Segment über 8 t Marktführer. Das Angebot umfasst Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie Fahrgestelle. Die größten der insgesamt 14 Produktionsstandorte liegen in Deutschland, Frankreich, Spanien, der Türkei, Argentinien, Brasilien, Mexiko und seit dem Jahr 2015 auch in Indien. 70 % des Umsatzes erzielte Daimler Buses im Jahr 2018 in der Region EU30 und 14 % in Lateinamerika (ohne Mexiko). Während wir in Europa hauptsächlich Komplettbusse verkaufen, konzentriert sich das Geschäft in Lateinamerika, Mexiko, Afrika und Asien auf die Produktion und den Vertrieb von Fahrgestellen.

B.02

Daimler-Konzernstruktur 2018

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services
Umsatz	93,1 Mrd. €	38,3 Mrd. €	13,6 Mrd. €	4,5 Mrd. €	26,3 Mrd. €
Mitarbeiter	145.436	82.953	26.210	18.770	14.070
Marken	     	    	   	     	

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** unterstützt weltweit den Absatz der Automobilmarken des Daimler-Konzerns in rund 40 Ländern. Das Angebot beinhaltet im Wesentlichen maßgeschneiderte Finanzierungs- und Leasingangebote für Endkunden und Händler. Zum Leistungsspektrum gehören auch die Vermittlung von Versicherungen und Kreditkarten, das Angebot von Flottenmanagement und Anlageprodukten sowie verschiedene Mobilitätsdienstleistungen. Dazu zählen car2go, ein führendes Unternehmen beim flexiblen Carsharing, die Mobilitätsplattform moovel und die Ride-Hailing-Gruppe mit den Marken mytaxi, Beat, Clever Taxi und Chauffeur Privé. Die Gesamtzahl der registrierten Nutzer unserer Mobilitätsdienstleistungen stieg im Geschäftsjahr 2018 auf 31,0 Mio. Im Berichtsjahr finanzierte oder verleaste Daimler Financial Services rund 50% der Fahrzeuge von Daimler. Das Vertragsvolumen von 154,1 Mrd. € entspricht einem Bestand von über 5,2 Mio. Fahrzeugen.

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

[Anmerkung 40.](#)

Portfolioüberänderungen und strategische Kooperationen

Mit gezielten Investitionen und richtungsweisenden Partnerschaften haben wir im Jahr 2018 unser Kerngeschäft gestärkt und zusätzliche Wachstumspotenziale erschlossen. Dabei haben wir uns darauf konzentriert, unser Geschäftsporfolio weiterzuentwickeln und die Wettbewerbsfähigkeit in unseren Kerngeschäften zu steigern. Im Zentrum unserer Aktivitäten standen die strategischen Dimensionen Connected, Autonomous, Shared & Services sowie Electric (CASE), die für die Zukunft der Mobilität von entscheidender Bedeutung sind. Um unsere Position in diesen Bereichen zu stärken, haben wir im Berichtsjahr Kooperationen vorangetrieben und verschiedene Investitionen getätigt. Die wichtigsten Projekte werden im Folgenden kurz beschrieben.

Daimler AG und BMW Group bündeln Mobilitätsdienste

Die Daimler AG und die BMW Group wollen ihren Kunden künftig Services für nachhaltige, urbane Mobilität aus einer Hand anbieten. Dazu haben beide Unternehmen im März 2018 eine Vereinbarung zur Zusammenlegung ihrer Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste unterzeichnet. Die beiden Unternehmen beabsichtigen, ihre bestehenden Angebote für On-Demand-Mobilität in den Bereichen Carsharing, Ride-Hailing, Parking, Charging und Multimodalität zusammenzuführen und künftig strategisch weiter auszubauen. Die Daimler AG und die BMW Group werden jeweils 50% an dem Joint-Venture-Modell halten, das die Mobilitätsdienste beider Konzerne umfasst. Der Hauptsitz des neuen, gemeinsamen Mobilitätsunternehmens wird in Berlin entstehen. Nach Abschluss der umfangreichen Transaktion am 31. Januar 2019 wird das neue Mobilitätsunternehmen im ersten Quartal 2019 gemeinsam mit der Daimler AG und der BMW Group die nächsten Schritte vorstellen. Die Partner wollen den Ausbau des neuen Geschäftsmodells gemeinsam nachhaltig vorantreiben und eine schnelle Skalierung des Angebots ermöglichen. Mit ihrem jeweiligen Kerngeschäft werden die Unternehmen auch künftig weiterhin im Wettbewerb stehen.

Engagement für Elektromobilität in China

Im März 2018 hat Daimler die strategische Zusammenarbeit mit dem langjährigen Kooperationspartner BAIC Group im Bereich New Energy Vehicles vertieft. Durch den Erwerb eines Anteils von 3,93% ist Daimler an der Beijing Electric Vehicle Co., Ltd.(BJEV), einer Tochtergesellschaft der BAIC Group, beteiligt. Die engere Zusammenarbeit sowohl mit BAIC als auch mit BJEV ermöglicht es Daimler, ein noch besseres Verständnis für die Bedürfnisse der chinesischen Kunden im New-Energy-Vehicle-Sektor zu erlangen. Die Investition in BJEV ist ein weiterer Meilenstein in der engen Zusammenarbeit zwischen Daimler und BAIC in China und unterstreicht das Engagement für die Weiterentwicklung der Elektromobilität in diesem Land.

Einigung mit dem Bund über Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren

Daimler war seit dem Jahr 2002 über die Daimler Financial Services AG mit 45% am Konsortium Toll Collect beteiligt, das in Deutschland das System zur elektronischen Mauterhebung bei Lkw betreibt. Weitere Gesellschafter waren die Deutsche Telekom AG mit ebenfalls 45% und Cofiroute mit 10% der Anteile. Seit dem Systemstart bis Ende 2017 wurden mehr als 53 Mrd. € Maut für den Bund erhoben, die der Infrastruktur in Deutschland zugutekamen. Ein langjähriges Schiedsverfahren zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Daimler Financial Services AG und der Deutschen Telekom AG im Zusammenhang mit Verzögerungen beim Start des Systems wurde durch den Abschluss eines Vergleichsvertrags im Juli 2018 beendet. Dies ermöglicht Toll Collect einen unbelasteten Neustart. Daimler hatte erklärt, sich an der Neuaußschreibung der Mauterhebung in der Bundesrepublik Deutschland nicht zu beteiligen. Der Betreibervertrag endete zum 31. August 2018, und die Bundesrepublik Deutschland hat zum 1. September 2018 die Anteile an der Toll Collect GmbH planmäßig übernommen.

Beteiligung an Elektrobushersteller Proterra

Daimler Trucks investiert in das amerikanische Unternehmen Proterra Inc. Dazu haben beide Partner im September 2018 eine strategische Partnerschaft vereinbart. In den USA ist Proterra führend im Geschäft mit elektrischen Nahverkehrsbussen. Neben dem generellen Engagement bei der Elektrifizierung von Nutzfahrzeugen gehört die Realisierung von Synergien bei der Elektrifizierung von Thomas Built Buses Schulbussen zu den ersten gemeinsamen Projekten. Die gemeinsame Arbeit bietet den Unternehmen die Möglichkeit, zuverlässige und wirtschaftliche neue Transportoptionen mit lokal emissionsfreier Elektrotechnologie in diesem wachsenden Segment anzubieten. Ähnlich wie öffentliche Verkehrsmittel sind Schulbusse gut für die Elektrifizierung geeignet, da die meisten Schulbusse eine vorhersehbare Strecke pro Tag zurücklegen.

Wichtige Ereignisse

Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG beschließen divisionale Weiterentwicklung des Unternehmens

Am 26. Juli 2018 haben Vorstand und Aufsichtsrat ihre Zustimmung zur Umsetzung der neuen Konzernstruktur der Daimler AG gegeben. Die damit verbundenen weltweiten Prüfungen der organisatorischen und steuerlichen Auswirkungen sind erfolgreich verlaufen. In der neuen Aufstellung will Daimler seinen Geschäftsfeldern mehr unternehmerische Freiheiten geben, noch markt- und kundenorientierter werden und Kooperationen einfacher und schneller ermöglichen. Nach der Zustimmung von Vorstand und Aufsichtsrat kann das Unternehmen das »Projekt Zukunft« genannte Vorhaben nun umsetzen. Die beschlossenen Maßnahmen bedürfen im nächsten Schritt der Zustimmung der Aktionäre. Eine Vorlage zur Zustimmung soll auf der Hauptversammlung der Daimler AG am 22. Mai 2019 erfolgen.

Daimler stellt Weichen für die Zukunft

Das Mandat von Manfred Bischoff als Vorsitzender des Aufsichtsrats endet regulär mit Ablauf der Hauptversammlung im Jahr 2021. Der Aufsichtsrat will in Anbetracht der Herausforderungen der Transformation in der Automobilbranche frühzeitig die Weichen für eine geeignete Nachfolge stellen. Der Aufsichtsrat hat durch Beschluss die Absicht bekundet, der Hauptversammlung zu diesem Zeitpunkt die Wahl von Dieter Zetsche in den Aufsichtsrat vorzuschlagen. Manfred Bischoff beabsichtigt, die Wahl von Dieter Zetsche als seinen Nachfolger im Vorsitz des Aufsichtsrats im Anschluss an die Hauptversammlung 2021 zu empfehlen. Zur Wahrung der zweijährigen Cooling-off-Periode wird Dieter Zetsche zum Ende der Hauptversammlung im Jahr 2019 sein Vorstandsmandat bei der Daimler AG und die Leitung von Mercedes-Benz Cars niederlegen. Infolgedessen hat der Aufsichtsrat der Daimler AG in seiner Sitzung am 26. September 2018 beschlossen, im Anschluss an die Hauptversammlung 2019 Ola Källenius als Vorsitzenden des Vorstands zu bestellen und ihm die Leitung des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars für eine neue Amtszeit von fünf Jahren zu übertragen.

Bodo Uebber, als Vorstandsmitglied der Daimler AG zuständig für Finanzen & Controlling und Daimler Financial Services, hat dem Aufsichtsratsvorsitzenden Manfred Bischoff am 7. Oktober mitgeteilt, dass er eine Verlängerung seiner bis Dezember 2019 laufenden Bestellung nicht anstrebt.

Steuerungssystem

Wertorientierte Unternehmensführung

Das bei Daimler eingesetzte Steuerungssystem soll sicherstellen, dass den Interessen und Ansprüchen der Kapitalgeber im Rahmen einer wertorientierten Unternehmensführung Rechnung getragen wird. Der Value Added (Wertbeitrag) zeigt, in welchem Umfang der Konzern und seine Geschäftsfelder den Verzinsungsanspruch der Kapitalgeber erwirtschaften beziehungsweise übertreffen und damit Wert schaffen.

Der Value Added leitet sich aus finanziellen Werttreibern ab, die aufgrund ihres unmittelbaren operationalen Bezugs als finanzielle Steuerungsgrößen zur periodischen Steuerung des Konzerns und seiner Geschäftsfelder verwendet werden. Demnach lässt sich der Value Added als Differenz aus der operativen Ergebnisgröße und den auf das durchschnittlich gebun-

dene Kapital (Net Assets) anfallenden Kapitalkosten ermitteln. Alternativ kann der Value Added der industriellen Geschäftsfelder auch über die zentralen Werttreiber Umsatzrendite (Verhältnis von EBIT zu Umsatz) und Net-Asset-Produktivität (Verhältnis von Umsatz zu Net Assets) bestimmt werden. ↗ B.03

Aus der Umsatzrendite in Verbindung mit der Net-Asset-Produktivität ergibt sich die Rentabilität der Net Assets (Return on Net Assets, RONA). Übersteigt der RONA die Kapitalkosten, wird Wert für unsere Aktionäre geschaffen. Für Daimler Financial Services wird zur Beurteilung der Rentabilität nicht auf die Umsatzrendite, sondern auf die Eigenkapitalrendite abgestellt. 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 Verzinsungsanspruch auf die Net Assets, und damit der Kapitalkostensatz, wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für ihr investiertes Kapital erwarten. Bei der Ermittlung der Kapitalkosten des Konzerns und der industriellen Geschäftsfelder werden die Kapitalkostensätze des Eigenkapitals sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten und Netto-Pensionsverpflichtungen des Industriegeschäfts berücksichtigt; mit umgekehrtem Vorzeichen wird die erwartete Rendite der Liquidität des Industriegeschäfts einbezogen. Der Eigenkapitalkostensatz wird entsprechend dem Capital-Asset-Pricing-Modell (CAPM) bestimmt, also durch den Zinssatz für langfristige, risikofreie Wertpapiere (zum Beispiel deutsche Staatsanleihen) zuzüglich einer Risikoprämie für das spezifische Risiko der Anlage in Aktien der Daimler AG. Während sich der Fremdkapitalkostensatz aus dem Verzinsungsanspruch der Gläubiger unserer Finanzierungsverbindlichkeiten ergibt, wird der Kostensatz für die Netto-Pensionsverpflichtungen auf Basis der nach IFRS verwendeten Diskontierungssätze bestimmt. Die erwartete Rendite der Liquidität orientiert sich am Geldmarktzinssatz. Der Kapitalkostensatz des Konzerns ist der gewichtete Mittelwert der einzelnen Verzinsungsansprüche beziehungsweise -erwartungen; im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz bei 8 % nach Steuern. Auf der Ebene der industriellen Geschäftsfelder belief sich der Kapitalkostensatz vor Steuern auf 12 %, für Daimler Financial Services wurde ein Eigenkapitalkostensatz vor Steuern von 13 % verwendet. ↗ B.04

Die quantitative Entwicklung des Value Added und der zugehörigen finanziellen Steuerungsgrößen wird im Kapitel »Ertragslage« erläutert. ↗ S. 89 f.

B.03

Berechnung des Value Added

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

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

Finanzielle Steuerungsgrößen

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 auch Ergebniseffekte, die nicht durch die Geschäftsfelder zu verantworten sind. Hierzu zählen Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten. ↗ **B.19** auf S. 89

Umsatzrendite

Als zentraler Einflussfaktor des Value Added hat die Umsatzrendite eine besondere Bedeutung für die Beurteilung der Rentabilität der industriellen Geschäftsfelder. Die Umsatzrendite ermittelt sich als Verhältnis von EBIT zu Umsatzerlösen. Der wesentliche Werttreiber der Umsatzerlöse ist der Absatz. Für Daimler Financial Services erfolgt die Beurteilung der Profitabilität auf Basis der Eigenkapitalrendite, die als Verhältnis von EBIT und Eigenkapital bestimmt wird.

Net Assets

Den industriellen Geschäftsfeldern werden sämtliche Vermögenswerte sowie Verbindlichkeiten beziehungsweise Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung von Daimler Financial Services erfolgt auf Basis des Eigenkapitals. Die Net Assets des Konzerns beinhalten zusätzlich zu den operativen Net Assets der industriellen Geschäftsfelder und dem Eigenkapital von Daimler Financial Services noch Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten, die nicht den Geschäftsfeldern zuzuordnen sind. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet. ↗ **S. 90**

Eine Veränderung der Net Assets, beispielsweise durch Investitionen, resultiert regelmäßig in der Bindung beziehungsweise Freisetzung liquider Mittel und hat somit, neben dem erwirtschafteten Ergebnis, eine unmittelbare Wirkung auf die Cash Flows und damit auf die Finanzkraft des Konzerns. Von besonderer Bedeutung für die Finanzkraft des Daimler-Konzerns ist der Free Cash Flow des Industriegeschäfts, der neben den Cash Flows der automobilen Geschäftsfelder auch Cash Flows aus Steuern und sonstigen nicht den Geschäftsfeldern zuzuordnenden Überleitungsposten umfasst.

Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Bei der operativen finanziellen Leistungsmessung des Daimler-Konzerns 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 bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren dar.

Der bedeutsamste Leistungsindikator zur Profitabilität der automobilen Geschäftsfelder ist die Umsatzrendite und für Daimler Financial Services die Eigenkapitalrendite. Darüber hinaus umfassen die bedeutsamsten Leistungsindikatoren der Geschäftsfelder den Umsatz, die Investitionen sowie den Aufwand für Forschung und Entwicklung.

Wir sind mit dem Geschäftsbericht 2018 dazu übergegangen, für die Prognose der Profitabilität der Geschäftsfelder anstelle des EBIT für die automobilen Geschäftsfelder die Umsatzrendite und für Daimler Financial Services die Eigenkapitalrendite heranzuziehen. Damit stellen wir eine Verbindung zwischen den Erwartungen für das laufende Geschäftsjahr und den strategischen Zielrenditen her.

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 Beschäftigtanzahl.

Darüber hinaus fließen auch Leistungskennzahlen hinsichtlich der Umsetzung der zukunftsorientierten Maßnahmen zur technologischen und nachhaltigen Neuausrichtung des Konzerns sowie nichtfinanzielle Leistungsindikatoren in die Vergütung unseres Vorstands ein. Wichtige Kriterien für die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren in der jährlichen Zielerreichung sind dabei unter anderem Integrität und Compliance, die Mitarbeiterzufriedenheit oder auch die hohe Qualität unserer Produkte.

Detaillierte Angaben zur Entwicklung nichtfinanzieller Leistungsindikatoren finden Sie in den Kapiteln »Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf« sowie »Nichtfinanzieller Bericht«. ↗ **S. 79 ff.** und **S. 202 ff.**

Erklärung zur Unternehmensführung

Die nach §§ 289f, 315d HGB abzugebende Erklärung zur Unternehmensführung, zusammengefasst mit dem Corporate Governance Bericht, finden Sie in diesem Geschäftsbericht auf den Seiten ↗ **191ff.** Außerdem steht sie im Internet unter  daimler.com/corpgov/de zur Verfügung. Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben nach §§ 289f Absatz 2 und 5, 315d HGB darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden.

B.04

Kapitalkostensatz

	2018	2017
in Prozent		
Konzern, nach Steuern	8	8
Industrielle Geschäftsfelder, vor Steuern	12	12
Daimler Financial Services, vor Steuern	13	13

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Weltwirtschaft

Im Berichtsjahr erzielte die Weltwirtschaft mit einem realen Zuwachs von etwas mehr als 3% ein ähnlich gutes Ergebnis wie im Vorjahr. **B.05** Die regionale Entwicklung fiel allerdings im Vergleich zum synchronen Aufschwung des Jahres 2017 heterogener aus. Außerdem verlangsamte sich das Wachstum des Welthandels schon zu Jahresbeginn merklich, was vor allem das Wachstum in exportabhängigen Volkswirtschaften bremste.

Die Volkswirtschaften der Industrieländer konnten ihr dynamisches Wachstumstempo in Summe beibehalten. Einen maßgeblichen Anteil daran hatte die US-Wirtschaft, die nicht zuletzt aufgrund der fiskalpolitischen Impulse mit einem gesamtwirtschaftlichen Plus von annähernd 3% das Vorjahresergebnis noch einmal übertreffen konnte. Bei anhaltend stabilem Konsum war die kräftige Expansion der Unternehmensinvestitionen ein wesentlicher Motor dieser Entwicklung. Die Wirtschaft der Europäischen Währungsunion dagegen konnte mit einer Wachstumsrate von etwas unter 2% nicht an die Dynamik des Vorjahrs anknüpfen. Ausschlaggebend für die Verlangsamung des Wachstums waren vor allem die geringeren Impulse vom Außenhandel. Die Inlandsnachfrage zeigte sich dagegen robust, weiterhin unterstützt durch die expansive Geldpolitik der Europäischen Zentralbank. Die deutsche Wirtschaft ist ersten Schätzungen zufolge nur noch um 1,5% gewachsen. Auch hier waren es vor allem die schwächere Exportentwicklung und eine Schwäche phase im verarbeitenden Gewerbe, die eine kräftigere Expansion verhinderten. Auch die Wirtschaft des Vereinigten Königreichs konnte vor dem Hintergrund der Brexit-Verhandlungen mit etwa 1,4% nur mäßig expandieren. Langsameres Exportwachstum führte auch in Japan zu deutlich niedrigeren Wachstumsraten als im Vorjahr.

Das Wachstum der chinesischen Volkswirtschaft hat sich aufgrund eines geringeren Kreditwachstums, einer schwächeren Entwicklung auf dem Immobilienmarkt und der negativen Auswirkungen des Handelskonfliktes mit den USA etwas verlangsamt. Dennoch wurde mit einem Zuwachs von 6,6% das angestrebte Wachstumsziel erreicht. In der Summe ist die Wirtschaft aller asiatischen Schwellenländer mit einem ähnlichen Tempo wie im Vorjahr gewachsen, wobei in Indien eine deutliche Beschleunigung zu beobachten war. Im südamerikanischen Wirtschaftsraum haben sich die Hoffnungen auf eine Wachstumsbeschleunigung nicht erfüllt. Nach der beginnenden Erholung im Jahr 2017 dämpften die Krise in Argentinien und eine enttäuschende Entwicklung in Brasilien

das Wachstum in der Region. Auch die Region Mittel- und Osteuropa wuchs weniger als im Vorjahr, was jedoch hauptsächlich durch die krisenbedingte Abkühlung in der Türkei verursacht wurde. Die großen Volkswirtschaften in Zentraleuropa verloren in Summe nur leicht an Dynamik, die russische Volkswirtschaft verzeichnete sogar ein leicht höheres Wachstumstempo. Das im Jahresverlauf zwischenzeitlich deutlich höhere Niveau des Ölpreises sorgte für eine leichte Wachstumsbelebung im Mittleren und Nahen Osten. Trotz dieser regional recht unterschiedlichen Entwicklung konnten die Schwellenländer insgesamt mit einem realen Wirtschaftswachstum von knapp 4,5% das Expansionstempo des Vorjahres nahezu beibehalten.

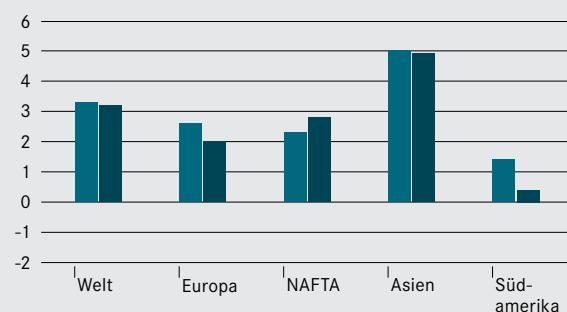
In diesem heterogenen Wachstumsumfeld blieben die Wechselkurse volatil. Der Kurs des US-Dollars zum Euro bewegte sich im Jahresverlauf zwischen 1,25 und 1,12. Zum Jahresende war der Euro rund 5% schwächer als zum Jahresende 2017. Beim japanischen Yen ergab sich eine Schwankungsbreite zum Euro von 137 bis 125. Im Jahresendvergleich ergab sich eine Abwertung des Euro um rund 7%. Der Wert des britischen Pfunds gegenüber dem Euro war zum Jahresende im Vergleich zum Vorjahresabschluss nahezu unverändert. Gegenüber anderen wichtigen Währungen wie dem russischen Rubel, dem brasilianischen Real und der türkischen Lira legte der Euro im Vergleich zum Jahresende 2017 jeweils zweistellig zu.

B.05

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt real in % zum Vorjahr

2017
2018

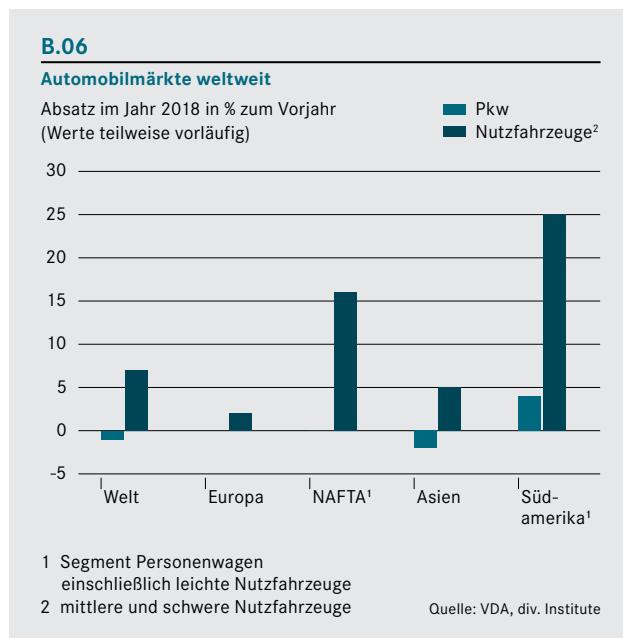


Quelle: IHS Global Insight, eigene Berechnungen

Automobilmärkte

Die **globale Pkw-Nachfrage** bewegte sich im Berichtsjahr weiterhin auf sehr hohem Niveau, musste aber im Vergleich zum Vorjahr einen marginalen Rückgang von circa 1% verzeichnen. Die traditionellen Absatzmärkte in Westeuropa und in den USA haben die erheblichen Volumenrückgänge der Finanzkrise inzwischen vollständig aufgeholt und bewegten sich zuletzt nur noch seitwärts. Der chinesische Markt schwächte sich im Jahresverlauf merklich ab und ging insgesamt leicht zurück. Die Märkte in den übrigen Schwellenländern entwickelten sich in Summe in etwa auf dem Vorjahresniveau. **↗ B.06**

In Europa bewegten sich die Pkw-Verkäufe insgesamt in etwa auf der Vorjahreshöhe. In Westeuropa lag die Nachfrage dabei ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahrs. Die nachlassende Dynamik war zum einen auf das inzwischen wieder erreichte hohe Marktniveau zurückzuführen. Zum anderen belasteten Angebotsengpässe im Zuge der Umstellung auf das neue Testverfahren zur Fahrzeugzulassung (»Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure« (WLTP)) die Absatzzahlen in den letzten vier Monaten des Jahres. Der deutsche Markt konnte im Vergleich zum Vorjahr nicht mehr zulegen, während die Nachfrage in Frankreich um rund 3% zulegte. Der britische Markt hingegen verzeichnete einen Rückgang von rund 7%. Dank deutlicher Anstiege in den mittel- und osteuropäischen EU-Märkten sowie in Russland blieben die Verkäufe in Ost-europa insgesamt etwa auf Vorjahresniveau. Der türkische Markt ging dagegen mit einem Minus von über 30% massiv zurück.



Dank günstiger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen erreichte der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit über 17 Mio. verkauften Einheiten erneut ein sehr hohes Niveau. Im Vergleich zum Vorjahr blieb das Marktvolumen damit in etwa unverändert. Der Trend hin zum SUV hielt mit deutlich ansteigenden Verkaufszahlen in diesen Segmenten weiter an, dagegen verzeichneten klassische Limousinen erneut eine deutlich rückläufige Nachfrage.

Der chinesische Pkw-Markt verzeichnete erstmals seit Jahrzehnten einen leichten Absatrückgang. Zum einen wirkte der Wegfall steuerlicher Kaufanreize, die den Markt in den vergangenen Jahren noch unterstützt hatten, belastend auf die Nachfrage. Zum anderen sorgte der zunehmend schärfere Handelsstreit mit den USA für Unsicherheit und eine entsprechende Zurückhaltung bei den Autokäufern. Vor allem aufgrund des schwachen zweiten Halbjahres ging der Markt im Gesamtjahr um rund 4% zurück.

In Japan blieb die Pkw-Nachfrage in etwa unverändert auf solidem Niveau. Der indische Markt setzte seinen Wachstumskurs der vergangenen Jahre mit einem leichten Anstieg der Pkw-Verkäufe fort. In Brasilien ging die Erholung der Pkw-Nachfrage weiter. Von immer noch niedrigem Niveau ausgehend verzeichnetete der Markt einen zweistelligen Zuwachs.

Die **Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw** entwickelte sich in den für uns relevanten Regionen insgesamt positiv. Der nordamerikanische Markt profitierte vom kräftigen Wachstum der US-Wirtschaft und von einer schwungvollen Entwicklung der Unternehmensinvestitionen. Im Segment der Gewichtsklassen 6-8 legten die Verkaufszahlen um gut 20% zu.

Trotz der etwas geringeren gesamtwirtschaftlichen Dynamik zeigte sich der Lkw-Markt in der Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) weiterhin robust. Auf hohem Niveau verzeichnete der Markt einen moderaten Zuwachs. Die Einzelmärkte entwickelten sich dabei uneinheitlich: In Deutschland legte die Nachfrage leicht zu, in Frankreich sogar deutlich. Der britische Markt lag dagegen erwartungsgemäß unter dem Vorjahresniveau. Die Verkaufszahlen in den mittel- und osteuropäischen EU-Ländern verzeichneten in Summe einen deutlichen Anstieg. Auch wenn das Wirtschaftswachstum in Brasilien eher enttäuschend ausfiel, legte der dortige Lkw-Markt von niedrigem Niveau kommend um nahezu 50% zu. Der türkische Markt musste dagegen aufgrund der wirtschaftlichen Turbulenzen einen deutlich zweistelligen Markteinbruch verbuchen. In Russland ließ die Dynamik im Jahresverlauf stark nach, sodass sich die Nachfrage im Gesamtjahr nach letzten Schätzungen nur noch leicht über dem Vorjahresniveau bewegte.

Ein uneinheitliches Bild gab die aus Sicht von Daimler wichtigsten asiatischen Märkte ab. Der japanische Markt für leichte, mittlere und schwere Lkw bewegte sich weiterhin auf solidem Niveau und verfehlte den Vorjahreswert nur knapp. In Indien konnte die Lkw-Nachfrage die dämpfenden regulatorischen Effekte des Vorjahres hinter sich lassen. Der Markt für mittelschwere und schwere Lkw erholte sich kräftig und erreichte einen deutlich zweistelligen Zuwachs. In China entwickelte sich der Markt besser als erwartet und konnte das außergewöhnlich hohe Absatzvolumen in etwa beibehalten.

Die **Transporternachfrage** hat sich in der Region EU30 im Jahr 2018 weiter positiv entwickelt. Dabei erhöhte sich das Markt-volumen für mittelgroße und große Transporter um 5% und für Midsize-Pickups um 7%. Der Markt für kleine Transporter lag auf dem Vorjahresniveau. Auch in Deutschland ist der Transportermarkt im kombinierten Segment für mittelgroße und große Transporter insgesamt um 6% gewachsen. In den USA lag der Markt für große Transporter leicht über dem Vorjahr. In China war in dem von uns adressierten Marktsegment der mittel-großen Transporter ein leichter Anstieg zu verbuchen. Ausgehend von einem niedrigen Niveau verzeichnete der Markt für große Transporter in Lateinamerika ein deutliches Markt-wachstum.

Bei den **Bussen** lag das Marktvolumen in der Region EU30 leicht über dem hohen Niveau des Vorjahrs. In Lateinamerika (ohne Mexiko) hat sich die Situation aufgrund der Markterholung in Brasilien verbessert; allerdings wurde das Wachstum in Lateinamerika durch einen starken Marktrückgang in Argentinien gebremst. Aufgrund der weiterhin schwierigen wirtschaftlichen Lage blieb der Markt in der Türkei nochmals spürbar hinter dem Vorjahresniveau zurück.

Geschäftsentwicklung

Absatz

Daimler hat den Absatz im Jahr 2018 um 2% auf 3,4 Mio. Fahrzeuge gesteigert und damit das angestrebte Wachstumsziel erreicht. Die Geschäftsfelder Daimler Trucks (+10%), Mercedes-Benz Vans (+5%) und Daimler Buses (+8%) haben die zu Jahresbeginn abgegebenen Prognosen bestätigt. Bei Mercedes-Benz Cars lag der Absatz mit einem Plus von 0,4% geringfügig über dem Niveau des Vorjahrs. Damit wurde das zu Jahresbeginn angestrebte Ziel nicht ganz erreicht.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** hat im Jahr 2018 trotz schwieriger Rahmenbedingungen insgesamt 2.382.800 (i.V. 2.373.500) Fahrzeuge abgesetzt und damit ein neues Rekordniveau erreicht. Mit einem Absatz von 2.252.800 (i.V. 2.238.000) Fahrzeugen war die Marke Mercedes-Benz zum dritten Mal in Folge die absatzstärkste Premiummarke der Auto-mobilbranche. Sowohl in Deutschland und einigen europä-ischen Kernmärkten als auch in den USA, Südkorea, Kanada und Japan sind wir die Nummer eins im Premiumsegment. Darüber hinaus haben wir unsere Position in China mit einem neuen Absatzrekord nochmals signifikant verbessert.

Besonders erfolgreich waren die Modelle der E-Klasse: Insgesamt erreichte der Absatz mit 433.600 (+9%) erneut ein Rekordniveau. Auch unser attraktives Angebot an Gelände-wagen hat im Markt einmal mehr überzeugt. Unser Absatz im SUV-Segment stieg um 1% auf 829.200 Fahrzeuge. Beeinflusst durch den Modellwechsel verringerte sich der Absatz der

C-Klasse-Modelle um 3% auf 477.700 Fahrzeuge. Auch bei der A-/B-Klasse stand das Berichtsjahr im Zeichen des Modell-wechsels. Aufgrund des Erfolgs der neuen A-Klasse konnten aber dennoch 409.300 Fahrzeuge ausgeliefert werden (-3%). Sehr erfolgreich hat sich die S-Klasse im Markt behauptet. Insgesamt stieg unser Absatz in diesem Segment um 6% auf 83.800 Fahrzeuge. Mit 77.700 abgesetzten Fahrzeugen (+7%) ist die S-Klasse Limousine weiterhin die meistverkaufte Luxus-limousine der Welt. ↗ **B.07**

In Europa hat Mercedes-Benz Cars insgesamt 982.700 (i.V. 1.013.800) Fahrzeuge abgesetzt. Zuwachsen in den Volumen-märkten Deutschland (+1%) und Spanien (+3%) und einem gleichbleibend hohen Niveau in Frankreich standen dabei Rück-gänge in Großbritannien (-7%) und Italien (-5%) gegenüber. In China war das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars im Berichts-jahr weiterhin sehr erfolgreich: Dort ist der Absatz um 10% auf 677.700 Fahrzeuge gewachsen. Auch in anderen asiatischen Märkten haben wir neue Absatzrekorde erzielt – beispielsweise in Indien (+1%), Südkorea (+1%) und Thailand (+5%). In der NAFTA-Region erreichte der Absatz mit 392.600 Fahrzeugen nicht das hohe Vorjahresniveau: Rückgänge waren dort in den USA (-3%) und Kanada (-2%) zu verzeichnen, während der Absatz in Mexiko um 7% zulegte.

Die Marke smart hat im Jahr 2018 in 40 Märkten weltweit insgesamt 130.000 (i.V. 135.500) Fahrzeuge abgesetzt.

⌚ **S. 166 ff.**

B.07

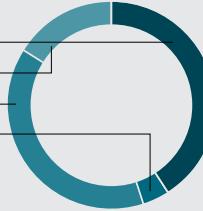
Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars

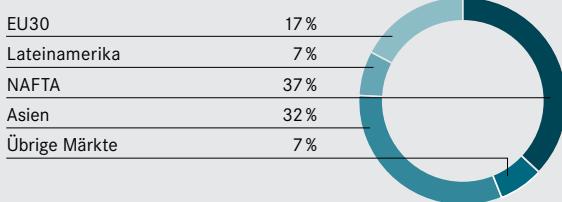
A-/B-Klasse	17%
C-Klasse	20%
E-Klasse	18%
S-Klasse	4%
SUVs*	35%
Sports Cars	1%
smart	5%

* einschließlich GLA



Europa	41%
NAFTA	16%
Asien	39%
Übrige Märkte	4%



B.08**Absatzstruktur Daimler Trucks**

Der Absatz von Daimler Trucks lag im Jahr 2018 deutlich über dem Vorjahresniveau. Insgesamt haben wir im Berichtsjahr 517.300 (i. V. 470.700) schwere, mittelschwere und leichte Lkw sowie Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO ausgeliefert. Daimler Trucks ist nach wie vor der weltweit größte Hersteller von Lkw über 6t. [↗ B.08](#) In der Region EU30 legten unsere Verkäufe mit 85.400 Lkw leicht zu. Unsere Marke Mercedes-Benz behauptete hier im mittleren und schweren Segment weiterhin die Marktführerschaft mit einem Anteil von 20,6 (i. V. 21,0)%. Unsere Verkäufe in der Türkei waren durch die erhebliche wirtschaftliche Unsicherheit stark beeinträchtigt und lagen mit 5.000 Lkw um 57% unter dem Vorjahresniveau. [↗ B.09](#)

B.09**Marktanteile¹**

	2018	2017	18/17 Veränd. in %
			Prozentpunkte

Mercedes-Benz Cars

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

Daimler Trucks

Mittelschwere und schwere Lkw EU30	20,6	21,0	-0,4
davon Deutschland	36,5	36,4	+0,1
Schwere Lkw NAFTA (Klasse 8)	38,8	40,0	-1,2
Mittelschwere Lkw NAFTA (Klasse 6 und 7)	37,8	39,3	-1,5
Mittelschwere und schwere Lkw Brasilien	27,9	27,6	+0,3
Lkw Japan	19,3	19,6	-0,3
Mittelschwere und schwere Lkw Indien	7,0	9,1	-2,1

Mercedes-Benz Vans

Mittelgroße und große Transporter EU30	15,3	16,7	-1,4
davon Deutschland	25,2	27,3	-2,1
Kleine Transporter EU30	3,1	3,1	0,0
Große Transporter USA	8,3	7,5	+0,8

Daimler Buses

Busse über 8t EU30	29,0	28,4	+0,6
davon Deutschland	49,3	51,6	-2,3
Busse über 8t Brasilien	51,6	52,5	-0,9

¹ Basierend auf Schätzwerten in einzelnen Märkten.

Dagegen steigerten wir in Lateinamerika unseren Absatz erneut deutlich auf 38.200 (i. V. 30.500) Lkw. Einen wesentlichen Beitrag lieferte der Absatzanstieg in unserem dortigen Hauptmarkt Brasilien. Mit 21.400 verkauften Fahrzeugen konnten wir den Absatz – von einem niedrigen Vorjahresniveau kommend – um 60% steigern. Mit unseren Lkw der Marke Mercedes-Benz haben wir unseren Marktanteil im mittleren und schweren Segment auf 27,9 (i. V. 27,6)% ausgebaut und erreichten die Marktführerschaft. Die Verkäufe in Argentinien entwickelten sich im Berichtsjahr rückläufig auf 3.500 (i. V. 5.600) Einheiten.

Einen wesentlichen Beitrag zu unserem Wachstum lieferte die weiterhin sehr positive Absatzentwicklung in der NAFTA-Region. Mit 189.700 (i. V. 165.000) verkauften Einheiten konnten wir unseren Absatz erneut deutlich steigern. In den Klassen 6–8 blieben wir mit einem Marktanteil von 38,4 (i. V. 39,8)% Marktführer.

In Asien steigerten wir den Absatz um 11% auf 164.700 Lkw. In Japan lagen unsere Verkäufe bei 44.000 (i. V. 44.800) Lkw. Unsere Marke FUSO erreichte im japanischen Lkw-Gesamtmarkt einen Marktanteil von 19,3 (i. V. 19,6)%. In Indonesien steigerten wir den Absatz auf 64.200 (i. V. 42.700) Lkw; das waren 50% mehr als im Vorjahreszeitraum. Im Nahen und Mittleren Osten lagen unsere Verkäufe mit 9.700 (i. V. 23.600) Lkw im Berichtsjahr deutlich unter dem hohen Vorjahresniveau. In Indien belebte die deutliche Erholung der Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw unseren Absatz. Mit 22.500 Lkw setzten wir 35% mehr Fahrzeuge ab als im Vorjahr. Unser Marktanteil mit der Marke BharatBenz betrug 7,0 (i. V. 9,1)%.

In China, dem weltweit größten Lkw-Markt, hält die Daimler AG einen 50%-Anteil an der Beijing Foton Daimler Automotive Co. Ltd. (BFDA), einem Joint Venture mit Beiqi Foton Motor Co. Ltd. Seit dem Jahr 2012 werden dort mittelschwere und schwere Lkw der Marke Auman produziert. Der Absatz der Auman Lkw lag mit 103.400 (i. V. 112.400) Einheiten unter dem hohen Vorjahreswert, der abgesehen von der günstigen Konjunktur-entwicklung vor allem von regulatorischen Maßnahmen zur Erneuerung des Fahrzeugbestands beeinflusst war. Seit dem Start der Kooperation wurden 596.700 Auman Lkw abgesetzt.

[↗ S. 172 ff.](#)

Mercedes-Benz Vans erzielte im Jahr 2018 einen weiteren Absatzrekord: Mit 421.400 Fahrzeugen wurde der Vorjahreswert um 5 % übertroffen. Während wir mit den Modellen Sprinter, Vito und Citan hauptsächlich gewerbliche Kunden ansprechen, steht bei der V-Klasse die private Nutzung im Vordergrund. Mit der X-Klasse, unserem neuen Midsize-Pickup, adressieren wir unterschiedlichste Kunden im privaten wie gewerblichen Bereich. In der Region EU30, unserer Kernregion, lag unser Van-Absatz im Jahr 2018 mit 278.300 (i. V. 273.300) Einheiten leicht über dem Vorjahresniveau; unser Marktanteil im kombinierten Segment der mittelgroßen und großen Transporter betrug in dieser Region 15,3 (i. V. 16,7) %. In Deutschland erzielten wir mit 107.300 (i. V. 105.800) abgesetzten Fahrzeugen einen neuen Bestwert. Der Absatz in der NAFTA-Region legte deutlich zu. Mit 38.700 (i. V. 34.200) Einheiten wurde in den USA ebenfalls ein neuer Höchstwert erreicht; dabei erhöhte sich unser Marktanteil bei den großen Transportern auf 8,3 (i. V. 7,5) %. Ebenfalls erfreulich war die Geschäftsentwicklung in Lateinamerika: Hier stieg der Absatz trotz der schwierigen Situation in Argentinien um 14 % auf 18.700 Einheiten. Mit einem deutlichen Plus von 22 % auf 29.100 Transporter haben wir auch in China einen neuen Bestwert erzielt. Das ist vor allem auf den Erfolg des Vito und der V-Klasse zurückzuführen. Weltweit lag der Absatz des Sprinter mit 206.300 (i. V. 200.500) Einheiten leicht über dem Vorjahr. Die Verkäufe des Vito lagen mit 108.300 (i. V. 111.800) Fahrzeugen leicht unter Vorjahr. Erfolgreich war die Großraumlimousine V-Klasse, die mit insgesamt 63.900 abgesetzten Einheiten den Vorjahreswert um 8 % übertraf. Der Absatz des Mercedes-Benz Citan erreichte 26.300 (i. V. 26.100) Fahrzeuge. Von der X-Klasse setzten wir im Berichtsjahr 16.700 (i. V. 3.300) Fahrzeuge ab.  S. 177 ff.

Daimler Buses hat im Geschäftsjahr 2018 weltweit 30.900 (i. V. 28.700) Busse und Fahrgestelle abgesetzt. Der deutliche Anstieg war insbesondere auf die sich langsam erholende brasilianische Wirtschaft, auf eine erfreulich hohe Nachfrage in unserem wichtigen Markt EU30 und das Wachstum in Indien zurückzuführen. Die marktbedingten Nachfragerückgänge in den ertragsstarken Regionen Argentinien und Türkei wirkten sich negativ auf den Absatz aus. Insgesamt konnte das Geschäftsfeld die Marktführerschaft in seinen wichtigsten klassischen Kernmärkten EU30, Brasilien, Argentinien und Mexiko behaupten. Vor dem Hintergrund einer anhaltend hohen Nachfrage in unserem Komplettbusgeschäft lag der Absatz in der Region EU30 mit 9.300 (i. V. 8.700) Fahrzeugen deutlich über dem bereits hohen Niveau des Vorjahrs. Mit einem Marktanteil von 29,0 (i. V. 28,4) % hat Daimler Buses seine führende Marktposition in dieser Region ausgebaut. In Deutschland lag der Absatz mit 2.900 Einheiten um 5 % unter dem Vorjahresniveau. Bedingt durch die weiterhin schwierige Situation blieben wir in der Türkei mit 300 (i. V. 400) Einheiten deutlich unter dem Niveau des Vorjahrs. In Lateinamerika (ohne Mexiko) hat sich die Situation aufgrund des sich schrittweise erholenden Marktes in Brasilien verbessert; allerdings ergaben sich Belastungen aus dem starken Marktrückgang in Argentinien. Der Absatz von Fahrgestellen der Marke Mercedes-Benz stieg in Brasilien um

22 % auf 8.800 Einheiten. Hier konnten wir mit einem Marktanteil von 51,6 (i. V. 52,5) % unsere führende Marktposition halten. In Indien setzten wir unseren Wachstumskurs fort und steigerten unser Absatzvolumen auf 1.600 (i. V. 900) Einheiten. In Mexiko lag der Absatz mit 3.200 (i. V. 3.400) Einheiten deutlich unter dem Vorjahresniveau.  S. 180 ff.

Das Geschäft von **Daimler Financial Services** hat sich im Berichtsjahr weiterhin positiv entwickelt. Das weltweite Vertragsvolumen ist, wie von uns bereits im Geschäftsbericht 2017 prognostiziert, weiter gewachsen. Es erreichte mit 154,1 Mrd. € (+10 %) einen neuen Höchststand. Das Neugeschäft lag wie schon zu Jahresbeginn erwartet mit 71,9 Mrd. € leicht über dem Vorjahresniveau. Moderate Zuwächse gab es in Europa (+2 %) und in der Region Nord- und Südamerika (+3 %). In der Region Afrika & Asia-Pazifik (ohne China) verringerte sich das Neugeschäft hingegen um 3 %, während in China ein leichter Anstieg von 2 % erzielt werden konnte. Im Versicherungsgeschäft haben wir im Berichtsjahr rund 2,3 Mio. Verträge vermittelt und damit das Vorjahresniveau nochmals um 8 % übertroffen. Die Gesamtzahl der registrierten Nutzer unserer Mobilitätsdienstleistungen stieg im Berichtsjahr auf rund 31,0 Mio. car2go hat die Zahl der registrierten Nutzer auf rund 3,6 Mio. gesteigert und damit die Position als ein führendes Unternehmen im flexiblen Carsharing gefestigt. Die hinter mytaxi stehende Ride-Hailing-Gruppe hat ihre Position als einer der führenden Anbieter von Taxi-Apps in Europa im Jahr 2018 unter anderem durch die mehrheitliche Übernahme von Chauffeur Privé weiter ausgebaut. Die Zahl der registrierten Nutzer ist mit 21,3 Mio. gegenüber dem Jahr 2017 um 92 % gestiegen. Weiterentwickelt wurde auch die moovel App, mit der die Kunden verkehrsmittelübergreifend die für sie beste Verbindung direkt buchen und bezahlen können. Die Anzahl der registrierten moovel Nutzer in Deutschland und den USA stieg zum Jahresende 2018 auf 6,2 (i. V. 3,7) Mio. Mit den Marken Athlon und Daimler Fleet Management konnte Daimler Financial Services mit 395.000 Verträgen ein Plus von 3 % im Vergleich zum Vorjahr erzielen. Das Vertragsvolumen lag bei 6,5 Mrd. €.  S. 183 ff.

Auftragslage

Die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses fertigen auf Bestellung nach den Wünschen von Kunden ausgestattete Fahrzeuge. Dabei passen wir die Kapazitäten bei einzelnen Modellen flexibel der sich verändernden Nachfrage an. Vor allem wegen der weiterhin hohen Nachfrage in China und den europäischen Märkten lagen die Bestellungen bei Mercedes-Benz Cars im Berichtsjahr weiterhin auf dem hohen Vorjahresniveau. Hierzu haben auf der Produktseite vor allem unsere neue E-Klasse sowie die weiterhin sehr erfolgreichen Geländewagen beigetragen. Auch die Produktion im Jahr 2018 und der Auftragsbestand zum Jahresende erreichten die Größenordnung des Vorjahrs. Bei Daimler Trucks lagen sowohl die Bestellungen als auch der Auftragsbestand zum Jahresende deutlich über dem Vorjahresniveau. Ausschlaggebend dafür waren insbesondere die starke Nachfrage in Nordamerika sowie ein Zuwachs der Nachfrage in der Region EU30 und die Marktbelebung in Lateinamerika. Die Produktion haben wir der gestiegenen Nachfrage entsprechend erhöht.

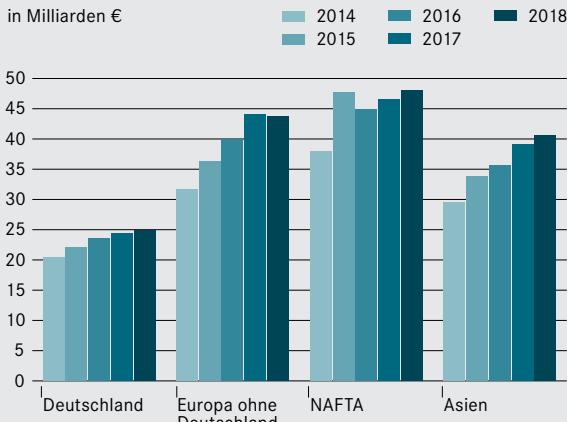
Umsatz

Daimler hat im Jahr 2018 den Umsatz um 2 % auf 167,4 Mrd. € gesteigert; bereinigt um Wechselkurseffekte war ein Zuwachs um 4 % zu verzeichnen. Damit hat sich unsere Einschätzung zu Beginn des Jahres bestätigt. Die Geschäftsfelder Daimler Trucks (+7 %) und Daimler Financial Services (+7 %) konnten das Geschäftsvolumen jeweils deutlich steigern. Bei Daimler Trucks hatten wir nur einen leichten Anstieg erwartet. Beim Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans war ein leichtes Plus von 4 % zu verzeichnen. Hier hatten wir ursprünglich mit einem deutlichen Zuwachs gerechnet. Bei Mercedes-Benz Cars erreichte der Umsatz nahezu die von uns erwartete Größenordnung des Vorjahrs (-1 %). Bei Daimler Buses lag der Umsatz bei höherem Absatz auf dem Vorjahresniveau, obwohl wir hier einen deutlichen Zuwachs erwartet hatten. Einbußen resultierten hier unter anderem aus dem europäischen Reisebusgeschäft.

In der regionalen Betrachtung entwickelte sich der Umsatz von Daimler wie folgt: Europa (+0 % auf 68,5 Mrd. €), NAFTA-Region (+3 % auf 48,0 Mrd. €) und Asien (+4 % auf 40,6 Mrd. €).

B.10

Konzernumsatz nach Regionen



B.11

Umsatz nach Geschäftsfeldern und Regionen

	2018	2017 ¹	18/17
	in Millionen €	Veränd. in %	
Daimler-Konzern	167.362	164.154	+2
Geschäftsfelder			
Mercedes-Benz Cars	93.103	94.351	-1
Daimler Trucks	38.273	35.755	+7
Mercedes-Benz Vans	13.626	13.161	+4
Daimler Buses	4.529	4.524	+0
Daimler Financial Services	26.269	24.530 ²	+7
Regionen			
Europa	68.496	68.309	+0
davon Deutschland	24.802	24.311	+2
NAFTA	47.952	46.528	+3
davon USA	41.152	40.076	+3
Asien	40.627	39.090	+4
davon China	19.790	18.774	+5
Übrige Märkte	10.287	10.227	+1

1 Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst.

2 Die konzerninternen Umsatzerlöse und Umsatzkosten wurden in gleicher Höhe im Segment Daimler Financial Services angepasst. Diese Anpassungen wurden in der Überleitung in vollem Umfang eliminiert.

Ertragslage

EBIT

Der Daimler-Konzern konnte im Geschäftsjahr 2018 trotz schwieriger Rahmenbedingungen ein EBIT von 11,1 (i.V. 14,3) Mrd. € erzielen. Die im Lagebericht 2017 abgegebene Prognose von einem EBIT auf dem Niveau des Vorjahres konnte damit jedoch nicht erreicht werden. [↗ B.12](#) [↗ B.13](#)

Die deutliche Steigerung des EBIT im Geschäftsfeld Daimler Trucks konnte den Rückgang der Ergebnisse der übrigen Geschäftsfelder nicht ausgleichen. Dabei erwirtschaftete vor allem das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars ein Ergebnis deutlich unter dem Vorjahreswert. Dies ist insbesondere durch Aufwendungen im Zusammenhang mit den laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen für Dieselfahrzeuge und Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge begründet. Bei Daimler Trucks führte insbesondere ein höherer Absatz in der NAFTA-Region zu einer Ergebnisverbesserung. Daimler Financial Services realisierte im Wesentlichen aufgrund der Ergebnisbelastung aus der Einigung über die Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren ein Ergebnis deutlich unter dem Vorjahreswert. Wechselkurseffekte wirkten sich insgesamt negativ auf das operative Ergebnis aus.

Die Überleitung der Segmentergebnisse auf das Konzern-EBIT zeigt im Berichtsjahr ebenfalls ein Ergebnis deutlich unter dem Vorjahreswert.

Für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars wurde im Lagebericht 2017 ein EBIT auf dem Niveau des Vorjahres prognostiziert. Diese Einschätzung wurde im Laufe des Geschäftsjahrs im Rahmen unserer Kapitalmarktberichterstattungen schrittweise auf die Erwartung eines EBIT deutlich unter Vorjahresniveau angepasst. Ursächlich hierfür waren insbesondere höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen in verschiedenen Regionen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge. Das Geschäftsfeld Daimler Trucks hat das Ergebnis im Berichtsjahr deutlich gesteigert und damit die im Lagebericht 2017 abgegebene Prognose erfüllt. Zu Beginn des Jahres wurde für Mercedes-Benz Vans ein Ergebnis leicht unter dem Vorjahr prognostiziert. Diese Einschätzung haben wir im Jahresverlauf im Rahmen unserer Kapitalmarktberichterstattungen auf deutlich unter Vorjahresniveau angepasst. Dazu haben vor allem höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen für Dieselfahrzeuge und Auslieferungsverzögerungen beigetragen. Daimler Buses erzielte ein EBIT leicht unter dem Vorjahreswert. Die im Lagebericht

B.12

EBIT nach Segmenten

	2018	2017 ¹	18/17
in Millionen €	Veränd. in %		
Mercedes-Benz Cars	7.216	8.843	-18
Daimler Trucks	2.753	2.383	+16
Mercedes-Benz Vans	312	1.147	-73
Daimler Buses	265	281	-6
Daimler Financial Services	1.384	1.970	-30
Überleitung	-798	-276	-189
Daimler-Konzern ²	11.132	14.348	-22

1 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss entnommen werden.

2 Die operative Ergebnisgröße EBIT stellt das Ergebnis vor Zinsen- und Ertragsteuern dar. Die Überleitung des EBIT des Daimler-Konzerns auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 34 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss enthalten.

B.13

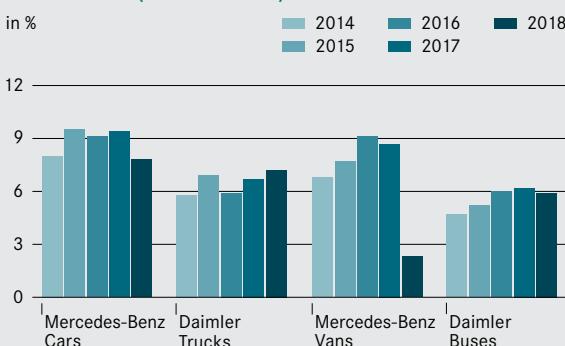
Ergebnisentwicklung

in Milliarden €

■ EBIT
■ Konzernergebnis



1 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss entnommen werden.

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

2017 abgegebene Prognose eines EBIT deutlich über dem Vorjahr konnte damit insbesondere infolge einer rückläufigen Nachfrage in einzelnen Märkten nicht erreicht werden. Daimler Financial Services konnte das EBIT des Vorjahrs nicht erreichen und damit die im Lagebericht 2017 abgegebene Prognose von einem EBIT auf dem Niveau des Vorjahrs ebenfalls nicht erfüllen. Maßgeblich hierfür war insbesondere die Einigung über die Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Cars** erzielte im Jahr 2018 ein Ergebnis von 7.216 Mio. € und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert von 8.843 Mio. €. Die Umsatzrendite betrug 7,8 (i. V. 9,4) %. ↗ **B.14**

Die negative Ergebnisentwicklung war auf Aufwendungen im Zusammenhang mit den laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen für Dieselfahrzeuge zurückzuführen. Darüber hinaus belasteten Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge sowie eine schwächere Preisdurchsetzung das EBIT. Eine ungünstige Wechselkursentwicklung und höhere Aufwendungen für Rohstoffe wirkten sich ebenfalls ergebnismindernd aus. Gegenläufig ergab sich ein positiver Effekt aus der Bewertung der Anteile an der Aston Martin Lagonda Global Holdings plc (Aston Martin) zum beizulegenden Zeitwert (111 Mio. €).

Im Vorjahr war das Ergebnis durch Aufwendungen im Zusammenhang mit freiwilligen Servicemaßnahmen sowie einer Rückrufaktion (425 Mio. €) belastet. Gegenläufig hatten im Jahr 2017 Erträge im Rahmen der Beteiligung eines neuen Investors am digitalen Kartendienst HERE (183 Mio. €) das Ergebnis positiv beeinflusst.

Das Geschäftsfeld **Daimler Trucks** erwirtschaftete im Jahr 2018 mit 2.753 Mio. € ein EBIT deutlich über dem Vorjahreswert von 2.383 Mio. €. Die Umsatzrendite betrug 7,2 (i. V. 6,7) %. ↗ **B.14**

Die positive Ergebnisentwicklung war im Wesentlichen auf einen höheren Absatz in der NAFTA-Region sowie auf die Realisierung von Effizienzverbesserungen zurückzuführen. Belastungen resultierten aus Wechselkurseffekten und höheren Aufwendungen für Rohstoffe. Mehrkosten, die sich im Wesentlichen aus Engpässen in der Zuliefererkette ergaben, wirkten sich ebenfalls ergebnismindernd aus. Das EBIT des Vorjahrs enthielt Erträge aus dem Verkauf von Immobilien durch die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation in Japan von 267 Mio. €. Darüber hinaus waren Aufwendungen im Rahmen der Fixkostenoptimierung von 172 Mio. € enthalten.

Das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** erzielte im Jahr 2018 mit 312 Mio. € ein EBIT deutlich unter dem Vorjahreswert von 1.147 Mio. €. Die Umsatzrendite sank auf 2,3 % gegenüber 8,7 % im Vorjahr. ↗ **B.14**

Der Absatzanstieg, insbesondere in der NAFTA-Region, in China und in Westeuropa, hatte einen positiven Einfluss auf das Ergebnis. Gegenläufig war das EBIT jedoch von Vorleistungen für neue Technologien und Produkte sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Modellwechsel des Sprinter geprägt. Darüber hinaus belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit den laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen für Dieselfahrzeuge, Auslieferungsverzögerungen und Neubewertungen von Vermögensgegenständen im Zusammenhang mit Produktionskapazitäten das EBIT.

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

Daimler Financial Services

in %



¹ Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss entnommen werden.

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

	2018	2017 ¹
in Millionen €		
Konzern-EBIT	11.132	14.348
Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten ²	-15	-13
Zinserträge	271	214
Zinsaufwendungen	-793	-582
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.595	13.967

¹ Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss entnommen werden.

² Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten fließen nicht in die interne Steuerungsgröße EBIT ein, sind aber Bestandteil der Umsatzkosten.

Das EBIT des Geschäftsfeldes **Daimler Buses** lag mit 265 (i.V. 281) Mio. € im Berichtsjahr 2018 leicht unter Vorjahresniveau. Die Umsatzrendite ging leicht auf 5,9 (i.V. 6,2) % zurück. ↗ B.14

Der Rückgang des Ergebnisses durch den Produktmix und den inflationsbedingten Kostenanstieg konnte durch den höheren Absatz teilweise kompensiert werden.

Das Ergebnis des Geschäftsfelds **Daimler Financial Services** lag im Geschäftsjahr 2018 mit einem EBIT von 1.384 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert von 1.970 Mio. €. Die Eigenkapitalrendite lag bei 11,1 (i.V. 17,7) %. ↗ B.15

Wesentlich beeinflusst wurde das Ergebnis durch die Einigung über die Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren. Diese belastete das Ergebnis mit 418 Mio. €. Das gestiegene Zinsniveau wirkte sich negativ auf das Ergebnis aus. Im weiterhin relativ stabilen Risikoumfeld verzeichnete Daimler Financial Services zudem steigende Kreditrisikokosten in einzelnen Märkten. Positive Effekte ergaben sich durch das gestiegene Vertragsvolumen.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten sind Aufwendungen von 757 (i.V. 232) Mio. € entstanden. In beiden Jahren sind insbesondere Aufwendungen für rechtliche Verfahren enthalten. Ursächlich für den Anstieg sind unter anderem höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit der divisionalen Weiterentwicklung des Unternehmens (»Projekt Zukunft«). Des Weiteren belastete die Wertminderung des At-equity-Buchwerts an BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) von 150 Mio. € das Ergebnis. Gegenläufig hatte sich im Vorjahr die Wertaufholung des At-equity-Buchwerts an BAIC Motor von 240 Mio. € ausgewirkt.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergab sich im Jahr 2018 ein Aufwand von 41 (i.V. 44) Mio. €.

Eine Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern zeigt Tabelle ↗ B.16.

Gewinn- und Verlustrechnung

Der **Konzernumsatz** stieg im Jahr 2018 um 2,0 % auf 167,4 Mrd. €; bereinigt um Wechselkurseffekte war eine Zunahme um 4,3 % zu verzeichnen. Der Umsatzzanstieg war insbesondere auf das Absatzwachstum bei Daimler Trucks und die Zunahme des Vertragsvolumens bei Daimler Financial Services zurückzuführen. Weitere Informationen zur Umsatzentwicklung können dem Abschnitt »Geschäftsentwicklung« des zusammengefassten Lageberichts entnommen werden. ↗ B.17

Die **Umsatzkosten** betragen im Berichtsjahr 134,3 Mrd. € und nahmen gegenüber dem Vorjahr um 3,6 % zu. Der Anstieg der Umsatzkosten war auf das erhöhte Geschäftsvolumen und infolgedessen im Wesentlichen auf höhere Materialaufwendungen zurückzuführen. In den höheren Materialaufwendungen spiegeln sich auch gestiegene Rohstoffpreise wider. Bei Daimler Financial Services führte das gestiegene Zinsniveau zu höheren Refinanzierungskosten. Im Vorjahr waren in den Umsatzkosten Aufwendungen im Zusammenhang mit freiwilligen Servicemaßnahmen sowie einer Rückrufaktion von 0,4 Mrd. € enthalten. Weitere Informationen zu den Umsatzkosten enthält ↗ Anmerkung 5 des Konzernanhangs. ↗ B.17

Insgesamt ging das **Bruttoergebnis vom Umsatz** von 21,0 % auf 19,8 % zurück.

Die **Vertriebskosten** erhöhten sich absatzbedingt um 0,1 Mrd. € auf 13,1 Mrd. €. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen verringerte sich leicht von 7,9 % auf 7,8 %. ↗ B.17

Im abgelaufenen Geschäftsjahr lagen die **allgemeinen Verwaltungskosten** mit 4,0 (i.V. 3,8) Mrd. € über dem Niveau des Vorjahrs. Die Zunahme resultierte hauptsächlich aus gestiegenen Aufwendungen für Beratungsleistungen und Personal. Der Anteil der allgemeinen Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen ist mit 2,4 (i.V. 2,3) % leicht gestiegen. ↗ B.17

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

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** sind mit 2,3 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahrs. Diese beinhalten im Jahr 2018 Erträge aus Versicherungsentschädigungen von 0,2 Mrd. €. Im Vorjahr waren Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen von 0,4 Mrd. € enthalten. Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stiegen auf 1,5 (i.V. 1,0) Mrd. € an. Dies ist insbesondere auf Zuführungen zu Rückstellungen für sonstige Risiken zurückzuführen. Weitere Informationen zur Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen sind in ↗ Anmerkung 6 des Konzernanhangs enthalten. ↗ B.17

Im Jahr 2018 lag das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** mit 0,7 (i. V. 1,5) Mrd. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Ausschlaggebend hierfür war zum einen die Einigung über die Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren durch einen Vergleich mit der Bundesrepublik Deutschland. Dieser Vergleich führte im Jahr 2018 zu einem negativen Ergebniseffekt von 0,4 Mrd. €. Zum anderen ergaben sich im Jahr 2018 Ergebnisbelastungen aus der Wertminderung der Anteile an BAIC Motor von 0,2 Mrd. € (i. V. positiver Ergebniseffekt aus der Wertaufholung von 0,2 Mrd. €).

↗ B.17

Das **übrige Finanzergebnis** verbesserte sich um 0,4 Mrd. € auf 0,2 Mrd. €. Der Anstieg ist unter anderem auf die im Jahr 2018 enthaltenen Erträge von 0,1 Mrd. € aus der Bewertung der Anteile an Aston Martin zum beizulegenden Zeitwert zurückzuführen. Darüber hinaus verbesserte sich das mit derivativen Finanzgeschäften im Zusammenhang stehende Ergebnis.

↗ B.17

Das **Zinsergebnis** belief sich auf -0,5 (i. V. -0,4) Mrd. €. Während sich das Ergebnis im Zusammenhang mit den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen insbesondere durch die Verzinsung der außerordentlichen Zuwendung in das Planvermögen von 3,0 Mrd. € in 2017 verbesserte, wurde das sonstige Zinsergebnis vor allem durch gestiegene Refinanzierungsaufwendungen negativ beeinflusst. **↗ B.17**

Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand von 3,0 (i. V. 3,3) Mrd. € reduzierte sich trotz des gesunkenen Vorsteuergewinns nur unwesentlich. Die Steuerquote lag im Berichtsjahr bei 28,4 (i. V. 24,0) %. Das Vorjahr enthielt hohe Erträge im Zusammenhang mit der umfassenden Steuerreform in den USA. Aufgrund der Reduzierung des landesweiten Körperschaftsteuersatzes für US-Unternehmen mussten die zukünftigen Netto-Steuerverbindlichkeiten der US-Tochtergesellschaften von Daimler im Jahr 2017 mit dem neuen Steuersatz bewertet werden, woraus sich ein Ertrag von 1,6 Mrd. € ergab. Gegenläufig zu diesem positiven Effekt aus der US-Steuerreform wirkten im Jahr 2017 Belastungen im Zusammenhang mit der Auslegung von Steuergesetzen. **↗ B.17**

Das **Konzernergebnis** lag mit 7,6 (i. V. 10,6) Mrd. € deutlich unter dem Ergebnis des Vorjahrs. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 0,3 (i. V. 0,3) Mrd. €. Der **Anteil der Aktionäre** der Daimler AG am Konzernergebnis betrug 7,2 (i. V. 10,3) Mrd. €; dies führte zu einem Rückgang des Ergebnisses je Aktie auf 6,78 (i. V. 9,61) €. **↗ B.17**

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

B.17

Gewinn- und Verlustrechnung¹	Daimler-Konzern		Industriegeschäft²		Daimler Financial Services	
	2018	2017³	2018	2017³	2018	2017³
in Millionen €						
Umsatzerlöse ⁴	167.362	164.154	141.093	139.624	26.269	24.530
Umsatzkosten ⁴	-134.295	-129.626	-111.589	-108.640	-22.706	-20.986
Bruttoergebnis vom Umsatz	33.067	34.528	29.504	30.984	3.563	3.544
Vertriebskosten	-13.067	-12.951	-12.174	-12.210	-893	-741
Allgemeine Verwaltungskosten	-4.036	-3.808	-3.075	-2.815	-961	-993
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-6.581	-5.938	-6.581	-5.938	–	–
Sonstige betriebliche Erträge	2.330	2.259	2.137	2.056	193	203
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.462	-1.043	-1.404	-1.000	-58	-43
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	656	1.498	1.108	1.497	-452	1
Übriges Finanzergebnis	210	-210	218	-209	-8	-1
Zinserträge	271	214	270	214	1	0
Zinsaufwendungen	-793	-582	-788	-577	-5	-5
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.595	13.967	9.215	12.002	1.380	1.965
Ertragsteuern	-3.013	-3.350	-2.615	-4.064	-398	714
Konzernergebnis	7.582	10.617	6.600	7.938	982	2.679
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	333	339				
davon Anteile der Aktionäre der Daimler AG	7.249	10.278				

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

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

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

3 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernabschlusses zum Konzernabschluss entnommen werden.

4 Neben der Anpassung des Vorjahres infolge von IFRS 15 wurden im Jahr 2017 im Segment Daimler Financial Services die konzerninternen Umsatzerlöse und Umsatzkosten in gleicher Höhe angepasst. Diese Anpassungen wurden in der Überleitung in vollem Umfang eliminiert.

Dividende

Im Sinne einer nachhaltigen Dividendenpolitik orientiert sich Daimler bei der Bemessung der Dividende an einer Ausschüttungsquote von 40% des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. Vor dem Hintergrund der Geschäftsentwicklung im Jahr 2018 werden Vorstand und Aufsichtsrat der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 vorschlagen, die Dividende pro Aktie für das Geschäftsjahr 2018 auf 3,25 (i. V. 3,65) € festzulegen. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung an unsere Aktionäre von 3,5 (i. V. 3,9) Mrd. €. [↗ B.18](#)

Net Operating Profit

Tabelle [↗ B.19](#) zeigt die Überleitung des EBIT der Geschäftsfelder zum Net Operating Profit. Dieser beinhaltet zusätzlich zum EBIT der Geschäftsfelder auch Ergebniseffekte, die nicht durch die Geschäftsfelder zu verantworten sind. Hierzu zählen Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten.

Value Added

Wie im Abschnitt »Steuerungssystem« im Kapitel »Grundlagen des Konzerns« im Schaubild [↗ B.03](#) erläutert, ergeben sich aus den Net Assets und dem Kapitalkostensatz die Kapitalkosten, die zur Ermittlung des Value Added von der Ergebnisgröße subtrahiert werden. Die Tabellen [↗ B.20](#) und [↗ B.21](#) zeigen den Value Added sowie die Net Assets für den Konzern und für die einzelnen Geschäftsfelder. Wie sich die Net Assets aus der Konzernbilanz ableiten, verdeutlicht Tabelle [↗ B.22](#).

Der **Value Added des Konzerns** ging im Berichtsjahr um 3,3 Mrd. € auf 3,7 Mrd. € zurück; dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 14,8 (i. V. 22,5) %. Damit wurde der Mindestverzinsungsanspruch von 8 % erneut übertroffen. Der deutliche Rückgang des Value Added war vor allem auf die Entwicklung des EBIT der Geschäftsfelder zurückzuführen. Darüber hinaus führte der Anstieg der durchschnittlichen Net Assets, hauptsächlich infolge höherer Investitionen im Anlagevermögen sowie steigender Vorratsbestände, zu weiteren negativen Effekten auf den Value Added.

Bei **Mercedes-Benz Cars** lag der Value Added mit 4,1 Mrd. € deutlich unter dem Vorjahresniveau von 6,0 Mrd. €. Dies war vor allem auf die negative Ergebnisentwicklung zurückzuführen. Maßgeblich dafür waren Aufwendungen im Zusammenhang mit den laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen für Dieselfahrzeuge. Darüber hinaus belasteten Vorleistungen für neue Technologien und Fahrzeuge, eine schwächere Preisdurchsetzung, eine ungünstige Wechselkursentwicklung und höhere Aufwendungen für Rohstoffe das EBIT. Gegenläufig ergab sich ein positiver Effekt aus der Bewertung der Anteile an der Aston Martin Lagonda Global Holdings plc. Im Vorjahr war das Ergebnis durch Aufwendungen im Zusammenhang mit freiwilligen Servicemaßnahmen sowie einer Rückrufaktion belastet. Gegenläufig hatten im Jahr 2017 Erträge im Rahmen der Beteiligung eines neuen Investors am digitalen Karten-dienst HERE das Ergebnis positiv beeinflusst. Zur negativen Entwicklung des Value Added trug außerdem der Anstieg der durchschnittlichen Net Assets auf 26,3 Mrd. € bei, im Wesentlichen begründet durch höhere Investitionen in das Anlagevermögen.

B.18

Dividende je Aktie



B.19

Überleitung zum Net Operating Profit

	2018	2017	18/17
in Millionen €	Veränd. in %		
Mercedes-Benz Cars	7.216	8.843	-18
Daimler Trucks	2.753	2.383	+16
Mercedes-Benz Vans	312	1.147	-73
Daimler Buses	265	281	-6
Daimler Financial Services	1.384	1.970	-30
EBIT der Geschäftsfelder	11.930	14.624	-18
Ertragsteuern ¹	-3.169	-3.468	+9
Sonstige Überleitung	-798	-276	-189
Net Operating Profit	7.963	10.880	-27

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

B.20

Value Added

	2018	2017	18/17
in Millionen €	Veränd. in %		
Daimler-Konzern	3.658	7.004	-48
Mercedes-Benz Cars	4.062	5.998	-32
Daimler Trucks	1.765	1.373	+29
Mercedes-Benz Vans	-91	864	-
Daimler Buses	117	149	-21
Daimler Financial Services	-236	519	-

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

	2018	2017	18/17
in Millionen €	Veränd. in %		
Mercedes-Benz Cars	26.289	23.705	+11
Daimler Trucks	8.240	8.417	-2
Mercedes-Benz Vans	3.355	2.358	+42
Daimler Buses	1.233	1.105	+12
Daimler Financial Services ¹	12.466	11.165	+12
Net Assets der Geschäftsfelder	51.583	46.750	+10
At-equity bewertete Finanzinvestitionen ²	1.066	941	+13
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	1.707	2.190	-22
Sonstige Überleitung ³	-547	-1.435	+62
Daimler-Konzern	53.809	48.446	+11

1 Eigenkapital.

2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

3 Soweit nicht Daimler Financial Services zugeordnet.

Im Geschäftsfeld **Daimler Trucks** stieg der Value Added mit 1,8 Mrd. € deutlich über den Vorjahreswert von 1,4 Mrd. €. Dieser Anstieg erklärt sich aus der positiven Ergebnisentwicklung, hauptsächlich infolge eines höheren Absatzes in der NAFTA-Region sowie aus der Realisierung von Effizienzverbesserungen. Belastungen resultierten aus Wechselkurseffekten, höheren Aufwendungen für Rohstoffe sowie Mehrkosten, die sich im Wesentlichen aus Engpässen in der Zuliefererkette ergaben. Das EBIT des Vorjahrs enthielt Erträge aus dem Verkauf von Immobilien durch die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation in Japan sowie Aufwendungen im Rahmen der Fixkostenoptimierung. Die durchschnittlichen Net Assets lagen nahezu auf Vorjahresniveau.

Bei **Mercedes-Benz Vans** ging der Value Added im Berichtsjahr um 1,0 Mrd. € auf -0,1 Mrd. € deutlich zurück. Trotz Absatzanstieg, insbesondere in der NAFTA-Region, in China und in Westeuropa, wurde das EBIT durch Vorleistungen für neue Technologien und Produkte sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Modellwechsel des Sprinter negativ beeinflusst. Darüber hinaus belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit den laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen für Dieselfahrzeuge, Auslieferungsverzögerungen und Neubewertungen von Vermögensgegenständen im Zusammenhang mit Produktionskapazitäten das EBIT. Der Anstieg der durchschnittlichen Net Assets infolge höherer Investitionen in das Anlagevermögen und eines Anstiegs des Vorratsbestands führte zu einem weiteren Rückgang des Value Added.

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

	2018	2017	18/17
in Millionen €	Veränd. in %		
Net Assets¹			
Immaterielle Vermögenswerte	13.872	12.742	+9
Sachanlagen	30.859	27.914	+11
Vermietete Gegenstände	18.509	18.071	+2
Vorräte	28.096	24.492	+15
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.545	9.742	+8
Abzgl. Rückstellungen für sonstige Risiken	-14.604	-14.031	-4
Abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-13.395	-11.632	-15
Abzgl. übrige Vermögenswerte und Schulden	-31.832	-29.861	-7
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ¹	1.671	1.766	-5
Eigenkapital			
Daimler Financial Services	12.810	12.379	+3
Daimler-Konzern	56.531	51.582	+10

1 Soweit nicht Daimler Financial Services zugeordnet.

Im Geschäftsfeld **Daimler Buses** lag der Value Added mit 117 Mio. € unter dem Vorjahresniveau (i. V. 149 Mio. €). Dies war vor allem auf die Ergebnisentwicklung zurückzuführen. Dabei konnte der Rückgang des Ergebnisses infolge des Produktmix und des inflationsbedingten Kostenanstiegs durch den höheren Absatz teilweise kompensiert werden. Der Anstieg der durchschnittlichen Net Assets trug des Weiteren zum Rückgang des Value Added bei.

Das Geschäftsfeld **Daimler Financial Services** erzielte im Berichtsjahr einen Value Added von -0,2 Mrd. € und lag somit deutlich unter dem Vorjahreswert von 0,5 Mrd. €. Die Eigenkapitalrendite belief sich auf 11,1 (i. V. 17,7)% . Die Entwicklung des Value Added war hauptsächlich auf das um 0,6 Mrd. € geringere Ergebnis zurückzuführen. Wesentlich belastet wurde das Ergebnis durch die Einigung über die Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren. Das gestiegene Zinsniveau wirkte sich negativ auf das Ergebnis aus. Im weiterhin relativ stabilen Risikoumfeld wirkten zudem steigende Kreditrisikokosten in einzelnen Märkten. Positive Effekte ergaben sich durch das gestiegene Vertragsvolumen. Der Anstieg des durchschnittlichen Eigenkapitals führte darüber hinaus zu einem weiteren negativen Effekt bei dem Value Added.

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 achten wir darauf, dass Kapitalverkehrsbeschränkungen und sonstige Kapital- sowie Devisentransferbeschränkungen eingehalten werden.

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

Im **Cash Management** werden Zahlungsmittelbedarfe und -überschüsse zentral ermittelt. Dabei wird die Liquidität über Cash-Pooling-Verfahren in verschiedenen Währungen zentral auf Bankkonten von Daimler konzentriert. Ein Großteil von Zahlungen zwischen Konzerngesellschaften erfolgt dabei über interne Verrechnungskonten, sodass die Anzahl externer Zahlungsflüsse auf ein Mindestmaß reduziert wird. Daimler hat zur Steuerung seiner Bankkonten und der internen Verrechnungskonten sowie zur Durchführung automatisierter Zahlungsvorgänge standardisierte Prozesse und Systeme etabliert.

Das **Management von Marktpreisrisiken** hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungen, Zinssätzen und Rohstoffen (Commodities) auf das Ergebnis der Geschäftsfelder und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt; auf dieser Basis trifft der Konzern dann Sicherungsentscheidungen. Diese beinhalten das zu sichernde Volumen, den abzusichernden Zeitraum sowie die Wahl der Sicherungsinstrumente. Ab 2019 wird bei Währungsrisiken das Exposure pro Segment ermittelt. Die Sicherungsstrategie wird auf Konzern-Ebene vorgegeben und bei den Segmenten einheitlich umgesetzt. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen, Commodities und das Asset-/Liability-Management (Liquidität und Zinsen).

Das **Management von Pensionsvermögen** beinhaltet die Anlage des Vermögens, das zur Deckung der Pensionsverpflichtungen vorgehalten wird. Das Pensionsvermögen ist rechtlich vom Unternehmensvermögen separiert und wird überwiegend in Fonds investiert; es steht nicht für allgemeine Unternehmenszwecke zur Verfügung. Die Fondsvermögen verteilt der Konzern ausgehend von der erwarteten Entwicklung der Pensionsverpflichtungen mithilfe einer Risiko-Rendite-Optimierung auf verschiedene Anlageklassen, beispielsweise Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, alternative Investments und Immobilien. Den Erfolg der Vermögensanlage misst der Konzern mit festgelegten Referenzindizes. Das Risikomanagement der einzelnen Pensionsvermögen obliegt den lokalen Treuhändern. Über eine konzernweite Richtlinie limitiert das »Global Pension and Healthcare Committee« diese Risiken. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen enthält  [Anmerkung 22](#) des Konzernanhangs.

B.23

Verkürzte Kapitalflussrechnung ¹	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	2018	2017 ³	2018	2017 ³	2018	2017 ³
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	12.072	10.981	9.515	8.751	2.557	2.230
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.595	13.967	9.215	12.002	1.380	1.965
Abschreibungen/Wertminderungen	6.305	5.676	6.177	5.521	128	155
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-1.050	-1.960	-1.557	-2.028	507	68
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-3.850	-1.455	-3.738	-1.264	-112	-191
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-884	-1.597	-779	-1.087	-105	-510
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.694	1.259	1.723	1.130	-29	129
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-10.257	-11.412	-7	-67	-10.250	-11.345
Vermietete Fahrzeuge	-1.609	-3.304	1.208	1.019	-2.817	-4.323
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	877	210	1.067	-386	-190	596
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.380	843	1.304	842	76	1
Gezahlte Ertragsteuern	-2.858	-3.879	-1.698	-3.715	-1.160	-164
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	343	-1.652	12.915	11.967	-12.572	-13.619
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-10.701	-10.158	-10.534	-10.025	-167	-133
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	-417	-687	14	-626	-431	-61
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	471	537	505	435	-34	102
Sonstige Ein- und Auszahlungen	726	790	708	791	18	-1
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-9.921	-9.518	-9.307	-9.425	-614	-93
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	17.456	16.794	8.889	8.976	8.567	7.818
Dividendenzahlungen	-4.220	-3.727	-4.215	-3.723	-5	-4
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	-10	62	-20	-20	10	82
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	-5.127	-6.233	5.127	6.233
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	13.226	13.129	-473	-1.000	13.699	14.129
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	133	-868	149	-778	-16	-90
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	15.853	12.072	12.799	9.515	3.054	2.557

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

2 Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Financial Services sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

3 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss entnommen werden.

Das beim **Management von Kreditausfallrisiken** betrachtete Risikovolumen umfasst weltweit alle Gläubigerpositionen von Daimler gegenüber Finanzinstituten, Emittenten von Wertpapieren und Kunden aus dem Finanzdienstleistungs- sowie dem Liefer- und Leistungsgeschäft. Das Kreditrisiko gegenüber Finanzinstituten und Emittenten von Wertpapieren ergibt sich vor allem aus der Anlage liquider Mittel im Rahmen des Liquiditätsmanagements sowie durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Das Management dieser Kreditrisiken basiert im Wesentlichen auf einem internen Limitsystem, das sich an der Bonität des Finanzinstituts beziehungsweise des Emittenten orientiert. Das Kreditrisiko gegenüber Kunden aus dem Liefer- und Leistungsgeschäft resultiert von Vertragshändlern und Generalvertretern, sonstigen Firmenkunden sowie Privatkunden. Im Rahmen des Exportgeschäfts werden bei

Generalvertretungen, die – als Ergebnis unserer Bonitätsanalysen – über keine ausreichende Bonität verfügen, im Regelfall Kreditsicherheiten, beispielsweise erstklassige Bankgarantien, angefordert. Das Kreditrisiko gegenüber Endkunden aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft steuert Daimler Financial Services auf Basis eines einheitlichen Risikomanagementprozesses. In diesem Prozess werden Mindestanforderungen an das Kredit- und Leasinggeschäft definiert und Standards für die Kreditprozesse sowie für das Identifizieren, Messen und Steuern von Risiken gesetzt. Wesentliche Elemente für die Steuerung der Kreditrisiken sind eine sachgerechte Kreditbeurteilung, die durch statistische Risikoklassifizierungsverfahren unterstützt wird, sowie eine strukturierte Portfolioanalyse und -überwachung.

Das Management von Länderrisiken

beinhaltet mehrere Risikoaspekte: das Risiko aus Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften und Joint Ventures, das Risiko aus grenzüberschreitenden Finanzierungen von Konzerngesellschaften in Risikoländern sowie das Risiko aus dem direkten Verkauf an Kunden in diesen Ländern. Daimler verfügt über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen Daimler operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Bei Eigenkapitalmaßnahmen mit beträchtlichem Ausmaß in Risikoländern schließt der Konzern in der Regel Investitionsschutzversicherungen, wie Investitionsgarantien der Bundesrepublik Deutschland, gegen politische Risiken ab. Risiken aus grenzüberschreitenden Forderungen werden teilweise abgesichert durch Exportkreditversicherungen, Akkreditive und Bankgarantien zugunsten der Daimler AG. Ferner wird im Rahmen eines Komitees die Höhe von Hartwährungsportfolios bei Financial-Services-Gesellschaften in Risikoländern festgelegt und begrenzt.

Weitergehende Informationen zum Management der Marktpreis-, Kreditausfall- und Liquiditätsrisiken enthält [Anmerkung 33](#) des Konzernanhangs.

Cash Flow

Aus dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

[B.23](#) ergab sich im Jahr 2018 ein Mittelzufluss von 0,3 (i.V. Mittelabfluss 1,7) Mrd. €. Die Verbesserung im Cash Flow ist insbesondere auf die im Vorjahr getätigte Zahlung von 3,0 Mrd. € für die außerordentliche Zuführung in das inländische Pensionsvermögen zurückzuführen. Zudem ergaben sich positive Effekte aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft. Des Weiteren war der Cash Flow der Geschäftstätigkeit beeinflusst durch niedrigere gezahlte Ertragsteuern sowie einen höheren Zahlungsmittelzufluss aus den von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. ausgeschütteten Dividenden. Gegenläufige Effekte ergaben sich aus dem allgemeinen Geschäftsverlauf und der Entwicklung des Working Capital, die insbesondere geprägt war durch den höheren Anstieg der Vorräte. Dabei wirkten bei Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans unter anderem die Einführung neuer Modelle sowie die Kapazitätsausweitung in der NAFTA-Region. Zudem konnte die Bestandserhöhung aus den unterjährigen Auslieferungsverzögerungen noch nicht vollumfänglich reduziert werden. Bei Daimler Trucks war der höhere Anstieg der Vorräte unter anderem auf die erwartete positive Absatzentwicklung in der NAFTA-Region und in Europa zurückzuführen.

Aus dem Cash Flow aus der Investitionstätigkeit

[B.23](#) ergab sich ein Mittelabfluss von 9,9 (i.V. 9,5) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Investitionen in Sachanlagen. Gegenläufige Effekte ergaben sich aus den niedrigeren Zahlungsmittelabflüssen für den Erwerb von Anteilsbesitz, da im Vorjahr insbesondere der Kauf eines Anteils an LSH Auto International Limited (LSHAI) wirkte.

B.24

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2018	2017	18/17
in Millionen €	Veränderung		
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	12.915	11.967	+948
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-9.307	-9.425	+118
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	-505	-435	-70
Übrige Anpassungen	-205	-102	-103
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.898	2.005	+893

Aus dem Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit

[B.23](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss von 13,2 (i.V. 13,1) Mrd. €. Der leichte Anstieg beruhte insbesondere auf der höheren Nettoaufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Refinanzierung der Leasing- und Absatzfinanzierung sowie der Nutzung von guten Bedingungen auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten. Gegenläufig wirkte die gestiegene Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG.

Seit dem 31. Dezember 2017 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 3,8 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen umfasst, erhöhte sich um 3,3 Mrd. € auf 25,4 Mrd. €.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [B.24](#), dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow ist.

Die übrigen Anpassungen betreffen zahlungsunwirksame Zugänge an Sachanlagen, die dem Konzern aufgrund der Ausgestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge als wirtschaftlichem Eigentümer zuzuordnen sind. Weiterhin werden Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler sowie Effekte aus konzerninternen Geldanlagen 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.

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

	31.12.2018	31.12.2017	18/17
	in Millionen €		Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.799	9.515	+3.284
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	8.364	8.894	-530
Liquidität	21.163	18.409	+2.754
Finanzierungsverbindlichkeiten	-4.771	-1.600	-3.171
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-104	-212	+108
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-4.875	-1.812	-3.063
Netto-Liquidität	16.288	16.597	-309

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** belief sich im Jahr 2018 auf 2,9 Mrd. € und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert von 2,0 Mrd. €, konnte jedoch die Dividendenausschüttung im Jahr 2018 von 3,9 Mrd. € nicht übertreffen. Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts hat damit die Ziele aus unserem Prognosebericht des Vorjahres nicht vollumfänglich erfüllt.

Der Anstieg des Free Cash Flow im Industriegeschäft um 0,9 Mrd. € auf 2,9 Mrd. € ist im Wesentlichen auf die im Vorjahr geleistete außerordentliche Zuwendung in das Pensionsvermögen sowie auf niedrigere gezahlte Ertragsteuern zurückzuführen. Zudem war ein höherer Zahlungsmittelzufluss aus den von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. ausgeschütteten Dividenden zu verzeichnen. Außerdem ergaben sich niedrigere Zahlungsmittelabflüsse für den Erwerb von Anteilsbesitz, da im Vorjahr insbesondere der Kauf eines Anteils an LSHAI wirkte.

Gegenläufige Effekte ergaben sich aus dem allgemeinen Geschäftsverlauf und der Entwicklung des Working Capital, die insbesondere geprägt war durch den höheren Anstieg der Vorräte. Dabei wirkten bei Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans unter anderem die Einführung neuer Modelle sowie die Kapazitätsausweitung in der NAFTA-Region. Zudem konnte die Bestandserhöhung aus den unterjährigen Auslieferungsverzögerungen nicht vollumfänglich reduziert werden. Bei Daimler Trucks war der höhere Vorratsanstieg unter anderem auf die erwartete positive Absatzentwicklung in der NAFTA-Region und in Europa zurückzuführen. Darüber hinaus wirkten gestiegene Investitionen in Sachanlagen im Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Im Jahr 2018 führte der **Free Cash Flow des Daimler-Konzerns** zu einem Mittelabfluss von 10,2 (i. V. 11,9) Mrd. €. Neben den Effekten aus dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist der Free Cash Flow des Daimler-Konzerns insbesondere durch das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Daimler Financial Services beeinflusst.

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

	31.12.2018	31.12.2017	18/17
	in Millionen €		Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.853	12.072	+3.781
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	9.577	10.063	-486
Liquidität	25.430	22.135	+3.295
Finanzierungsverbindlichkeiten	-144.902	-127.124	-17.778
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-97	-229	+132
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-144.999	-127.353	-17.646
Netto-Verschuldung	-119.569	-105.218	-14.351

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** ↗ B.25 errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

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

Seit dem 31. Dezember 2017 war die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts auf dem Niveau von 16,3 Mrd. € nahezu unverändert. Die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG führten zu einem Rückgang der Netto-Liquidität, der durch den positiven Free Cash Flow sowie die positiven Wechselkurseffekte kompensiert wurde.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2017 um 14,4 Mrd. € auf 119,6 Mrd. € erhöht ↗ B.26.

Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2018 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 0,8 (i. V. 0,6) Mrd. €.

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern zudem **sonstige finanzielle Verpflichtungen** eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Diese betreffen Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen, vertragliche Verpflichtungen zum Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen sowie unwiderufliche Kreditzusagen.

Detaillierte Informationen zu Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen können der  **Anmerkung 31** des Konzernanhangs zum Konzernabschluss entnommen werden.

B.27

Sachinvestitionen

in Milliarden €



B.28

Sachinvestitionen nach Geschäftsfeldern

	2018	2017	18/17
	in Millionen €	Veränd. in %	
Daimler-Konzern	7.534	6.744	+12
in % vom Umsatz	4,5	4,1	
Mercedes-Benz Cars	5.684	4.843	+17
in % vom Umsatz	6,1	5,1	
Daimler Trucks	1.105	1.028	+7
in % vom Umsatz	2,9	2,9	
Mercedes-Benz Vans	468	710	-34
in % vom Umsatz	3,4	5,4	
Daimler Buses	144	94	+53
in % vom Umsatz	3,2	2,1	
Daimler Financial Services	64	43	+49
in % vom Umsatz	0,2	0,2	

Investitionen

Im Rahmen unserer Strategie zur Stärkung des Kerngeschäfts und bei der Transformation der Automobilindustrie wollen wir die Chancen, die die globalen Automobilmärkte bieten, konsequent nutzen. Dabei haben wir die sich dynamisch verändernden Wünsche unserer Kunden stets im Blick. Gerade auch deshalb ist es unser Ziel, den tief greifenden technologischen Wandel in der Automobilindustrie federführend mitzugestalten und bei der Entwicklung der Zukunftsfelder CASE (Connected, Autonomous, Shared & Services und Electric) eine Vorreiterrolle einzunehmen. Dies erfordert umfangreiche Investitionen in innovative Produkte und neue Technologien sowie in die Erweiterung unseres weltweiten Produktionsnetzwerks. Im Berichtsjahr haben wir unsere Investitionen in Sachanlagen deshalb, wie schon im Geschäftsbericht 2017 angekündigt, von einem bereits hohen Niveau ausgehend nochmals deutlich auf 7,5 (i.V. 6,7) Mrd. € erhöht.

Ende 2018 liegen finanzielle Verpflichtungen von 4,3 Mrd. € im Zusammenhang mit künftigen Sachinvestitionen vor.

Bei Mercedes-Benz Cars lagen die Sachinvestitionen im Jahr 2018 mit 5,7 (i.V. 4,8) Mrd. € deutlich über dem Vorjahresniveau. Dies ist vor allem auf die laufende Produktoffensive zurückzuführen. Zu den wichtigsten Projekten zählten die Nachfolgemodelle der aktuellen C-Klasse sowie der Produktanlauf beim neuen Geländewagen GLE. Umfangreiche Mittel haben wir auch für die Neuausrichtung unserer deutschen Produktionsstandorte als Kompetenzzentren, die Erweiterung unserer internationalen Produktionsnetzwerke sowie das weltweite Produktionsnetzwerk für die Elektromobilität eingesetzt. Daimler Trucks hat im Jahr 2018 vor allem in Folgegenerationen für bestehende Produkte, in neue Produkte, globale Komponentenprojekte sowie in die Optimierung des weltweiten Produktionsnetzwerks investiert. Insgesamt lagen die Investitionen in Sachanlagen von Daimler Trucks bei 1,1 (i.V. 1,0) Mrd. €. Bei Mercedes-Benz Vans standen Investitionen für die Produktion der Nachfolgegeneration des Sprinter in Deutschland und den USA im Vordergrund. Daimler Buses hat im Berichtsjahr in alternative Antriebssysteme, neue Produkte sowie in die Modernisierung des Produktionsnetzwerks investiert.

Über die Sachinvestitionen hinausgehend haben wir auch im Berichtsjahr Finanzinvestitionen in assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen vorgenommen. Insbesondere im Bereich der Mobilitätsdienstleistungen und beim Aufbau der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität haben wir unsere Position durch gezielte Investitionen gestärkt.

Außerdem haben wir im Berichtsjahr Entwicklungskosten von 2,5 (i.V. 2,8) Mrd. € aktiviert; diese sind unter den Immateriellen Vermögenswerten ausgewiesen.  S. 262

Refinanzierung

Die von Daimler im Jahr 2018 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).

Für längerfristige Mittelaufnahmen am Kapitalmarkt existieren verschiedene Emissionsprogramme. Dazu zählt beispielsweise das 60 Mrd. € umfassende Euro-Medium-Term-Note (EMTN)-Programm, unter dem die Daimler AG und mehrere Tochtergesellschaften **Anleihen** in verschiedenen Währungen emittieren können. Daneben bestehen weitere, im Vergleich zum EMTN-Programm jedoch deutlich kleinere, lokale Kapitalmarktprogramme. Derartige Programme ermöglichen eine flexible, wiederholte Inanspruchnahme der Kapitalmärkte.

Die Geldpolitik der Notenbanken hat im Berichtsjahr die Situation an den Anleihemärkten maßgeblich beeinflusst. Die in hohem Umfang vorhandene Liquidität führte dazu, dass die Risikoaufschläge für Unternehmen mit einem Rating im Investment-Grade-Bereich auf weitgehend moderatem Niveau verblieben.

Im Berichtszeitraum deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf insbesondere durch die Emission von Anleihen. Ein Großteil dieser Papiere wurde in Form von sogenannten Benchmark-Emissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) im US-Dollar- und im Euro-Markt platziert.  B.30

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

Im Jahr 2018 hat Daimler zudem in geringem Umfang auch **Commercial-Paper-Emissionen** durchgeführt.

Im Berichtsjahr wurden **Asset-Backed Securities (ABS)** in USA, Kanada, Deutschland, Großbritannien und China emittiert. In den USA wurde im Jahr 2018 in sechs Transaktionen ein Refinanzierungsvolumen über insgesamt 7,6 Mrd. US-\$ generiert und in Kanada in zwei Transaktion 1,0 Mrd. CAN-\$. Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Bank über die Silver-Arrow-Plattform eine ABS-Anleihe im Wert von 0,75 Mrd. € an europäische Investoren verkauft. In Großbritannien konnten 0,4 Mrd. GBP erfolgreich bei Investoren platziert werden. In China wurden zwei ABS-Transaktionen mit einem Volumen von 16 Mrd. CNY erfolgreich platziert.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren auch im Jahr 2018 **Bankkredite**. Diese Kredite wurden sowohl von global agierenden Banken als auch von national operierenden Banken bereitgestellt. Kreditgeber waren daneben supranationale Banken (beispielsweise die Europäische Investitionsbank) und die brasilianische Entwicklungsbank.

Im Juli 2018 hat Daimler mit einem Konsortium internationaler Banken Verhandlungen über eine neue syndizierte **Kreditlinie** mit einem von 9 Mrd. € auf 11 Mrd. € erhöhten Volumen erfolgreich abgeschlossen. Mit einer Laufzeit von fünf Jahren gewährt sie Daimler zusätzliche finanzielle Flexibilität bis zum Jahr 2023. Die Laufzeit kann bis ins Jahr 2025 verlängert werden. Daimler beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

Zum Jahresende 2018 bestanden für Daimler kurz- und langfristige, nicht in Anspruch genommene Kreditlinien von insgesamt 26,8 (i.V. 21,0) Mrd. €. Diese beinhalten die im Juli 2018 vereinbarte Kreditlinie von 11 Mrd. €.

Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze sind in Tabelle **1 B.29** dargestellt. Diese entfallen zum 31. Dezember 2018 überwiegend auf die folgenden Währungen: 42% auf Euro, 25% auf US-Dollar, 9% auf Chinesische Renminbi, 4% auf Britische Pfund, 3% auf Kanadische Dollar und 3% auf Japanische Yen.

Zum 31. Dezember 2018 betragen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 144,9 (i.V. 127,1) Mrd. €.

Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der Finanzierungsverbindlichkeiten können den  **Anmerkungen 24 und 33** des Konzernanhangs entnommen werden.  **Anmerkung 33** des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.

B.29

Refinanzierungsinstrumente

	Durchschnitts- zinssätze		Buchwerte	
	31.12.2018	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2017
	in %		in Millionen €	
Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Trans- aktionen	2,24	1,88	88.942	78.110
Geldmarktpapiere	1,13	2,64	2.835	1.045
Verbindlichkeiten gegenüber Kredit- instituten	3,73	3,09	39.400	34.555
Einlagen aus Direktbankgeschäft	0,58	0,42	11.774	11.460

B.30

Benchmark-Emissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler International Finance B.V.	750 Mio. €	01.2018	01.2023
Daimler Finance North America LLC	1.700 Mio. US\$	02.2018	02.2021
Daimler Finance North America LLC	675 Mio. US\$	02.2018	02.2023
Daimler Finance North America LLC	625 Mio. US\$	02.2018	02.2028
Daimler International Finance B.V.	500 Mio. €	04.2018	04.2020
Daimler Finance North America LLC	1.000 Mio. US\$	05.2018	05.2020
Daimler Finance North America LLC	1.700 Mio. US\$	05.2018	05.2021
Daimler Finance North America LLC	1.000 Mio. US\$	05.2018	05.2023
Daimler Finance North America LLC	300 Mio. US\$	05.2018	02.2028
Daimler International Finance B.V.	1.000 Mio. €	05.2018	05.2022
Daimler International Finance B.V.	1.250 Mio. €	05.2018	11.2025
Daimler International Finance B.V.	1.500 Mio. €	08.2018	08.2021
Daimler International Finance B.V.	1.000 Mio. €	08.2018	04.2024
Daimler International Finance B.V.	500 Mio. €	08.2018	02.2027
Daimler Finance North America LLC	1.750 Mio. US\$	11.2018	11.2021

Rating

Das Kreditrating der Daimler AG blieb im Geschäftsjahr 2018 bei allen von uns beauftragten Ratingagenturen unverändert. Damit hatte die Daimler AG zum Jahresende 2018 bei den fünf nachgenannten Agenturen einen »stabilen« Ratingausblick.

↗ B.31

Moody's Investors Service (Moody's) hat das Langfristrating der Daimler AG und ihrer in das Rating einbezogenen Tochtergesellschaften am 9. Februar 2018 mit A2 bestätigt. Moody's weist darauf hin, dass die Bewertung der Bonitätskennziffern von Daimler solide im Bereich A2 liegen. Mit dem stabilen Ausblick bringe Moody's die Erwartung zum Ausdruck, dass Daimler in der Lage sei, die anstehenden Herausforderungen auf den Automobilmärkten erfolgreich zu meistern.

Auch die europäische Ratingagentur **Scope Ratings** (Scope) hat am 14. Juni 2018 das Emittenten-Rating der Daimler AG und ihrer Finanzgesellschaften mit A bestätigt. Scope verweist auf den Unternehmenserfolg unseres Konzerns in den zurückliegenden Jahren und geht davon aus, dass Daimler seine führenden Marktpositionen bei Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks weiter aufrechterhalten kann. Außerdem wird das Finanzrisikoprofil von Daimler als sehr stark eingestuft.

Am 23. Mai 2018 bestätigte **Fitch Ratings** (Fitch) erneut das bestehende langfristige Emittenten-Rating von A- mit stabilem Ausblick für die Daimler AG. Fitch verwies dabei auf das solide Geschäftsprofil und die robusten Finanzkennzahlen. Außerdem würdigte Fitch die breite geografische und produktseitige Aufstellung von Daimler.

Am 19. Dezember 2018 bestätigte auch **S&P Global Ratings** (S&P) das langfristige Unternehmensrating der Daimler AG von A und verwies dabei insbesondere auf unsere führende Position unter den Premium-Autoherstellern. S&P geht davon aus, dass Daimler seine Wettbewerbsposition aufrechterhalten kann. Außerdem rechnet S&P mit weiterhin sehr guten Finanzkennziffern. Das Geschäftsrisiko der Daimler AG wird mit »befriedigend« bewertet, das Finanzrisiko mit »minimal«.

Die kanadische Agentur **DBRS** bestätigte in einer Pressemitteilung am 29. November 2018 das Langfristrating für die Daimler AG auf der Bonitätsstufe A mit stabilem Ausblick. Die Bestätigung des vor einem Jahr angehobenen Ratings erfolgte auf der Basis eines als solide beurteilten Geschäftsrisikos sowie auskömmlicher Finanzkennzahlen.

Die Kurzfristratings der Daimler AG beziehungsweise ihrer Finanzgesellschaften blieben im Jahresverlauf 2018 bei allen fünf Ratingagenturen unverändert.

B.31

Rating

Ende 2018 Ende 2017

Langfristiges Rating

S&P	A	A
Moody's	A2	A2
Fitch	A-	A-
Scope	A	A
DBRS	A	A

Kurzfristiges Rating

S&P	A-1	A-1
Moody's	P-1	P-1
Fitch	F2	F2
Scope	S-1	S-1
DBRS	R-1 (low)	R-1 (low)

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2017 von 255,3 Mrd. € auf 281,6 Mrd. €; währungsbereinigt war ein Anstieg von 25,4 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfielen 165,3 (i. V. 150,0) Mrd. € auf Daimler Financial Services; dies entsprach unverändert 59 % aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern.

Die Ausweitung der Bilanzsumme ist überwiegend auf das höhere Volumen im Finanzdienstleistungsgeschäft, gestiegene Vorräte sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zurückzuführen. Darüber hinaus führte das höhere Investitionsvolumen zu einem Anstieg der Immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen. Der infolge des Portfolio wachstums gestiegene Refinanzierungsbedarf war auf der Passivseite insbesondere mit höheren Finanzierungsverbindlichkeiten verbunden. Zudem war eine Erhöhung der Rückstellungen sowie der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zu verzeichnen. Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 43 % über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 42 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 35 % leicht über dem des Vorjahres (i. V. 34 %).

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 14,8 (i. V. 13,7) Mrd. € beinhalten 11,3 (i. V. 10,3) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten, 2,0 (i. V. 2,0) Mrd. € Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie 1,1 (i. V. 1,1) Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfielen ein Anteil von 81 (i. V. 79) % auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars und ein Anteil von 8 (i. V. 10) % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks. Die im Berichtsjahr aktivierten Entwicklungskosten liegen bei 2,5 (i. V. 2,8) Mrd. € und entsprechen einem Anteil von 28 (i. V. 32) % an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns  S. 262.

Die **Sachanlagen**  S. 263 liegen mit 30,9 (i. V. 28,0) Mrd. € über dem Niveau des Vorjahrs. Im Jahr 2018 wurden weltweit 7,5 (i. V. 6,7) Mrd. € insbesondere an unseren Produktions- und Montagestandorten für neue Produkte und Technologien, die Erweiterung der Kapazitäten sowie für Modernisierungsmaßnahmen investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen Sachinvestitionen von 4,4 (i. V. 4,0) Mrd. €.

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich auf insgesamt 146,2 (i. V. 133,1) Mrd. €. Der währungsbereinigte Zuwachs von 12,3 Mrd. € war insbesondere durch das gestiegene Neugeschäft bei Daimler Financial Services bedingt; das Geschäft mit Endkunden konnte insbesondere in der NAFTA-Region, Asien und in Westeuropa weiter ausgebaut werden. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 52 % auf dem Vorjahreniveau.

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** von 4,9 (i. V. 4,8) Mrd. € umfassen vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd., BAIC Motor Corporation Ltd. und There Holding B. V.

Wir verweisen auf unsere Ausführungen in  Anmerkung 13 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss.

Die **Vorräte** stiegen von 25,7 Mrd. € auf 29,5 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 10 % auf dem Vorjahreniveau. Der Anstieg in allen automobilen Geschäftsfeldern betraf im Wesentlichen die Fertigen Erzeugnisse sowie die Unfertigen Erzeugnisse und Leistungen. Bei Mercedes-Benz Cars und bei Mercedes-Benz Vans war ein Vorratsaufbau insbesondere aufgrund der Einführung neuer Modelle sowie der Kapazitätsausweitung in der NAFTA-Region zu verzeichnen. Der unterjährige Bestandsaufbau infolge der Auslieferungsverzögerungen konnte im letzten Quartal nicht volumäglich zurückgefahren werden. Darüber hinaus stiegen die Vorräte bei Daimler Trucks unter anderem infolge der erwarteten positiven Absatzentwicklung in der NAFTA-Region und in Europa.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** liegen mit 12,6 Mrd. € über dem Vorjahreswert von 12,0 Mrd. €. Auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars entfielen 45 (i. V. 43) % der Forderungen, 25 (i. V. 24) % auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** stiegen gegenüber dem Vorjahr um 3,8 Mrd. € auf 15,9 Mrd. €.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2017 von 10,1 Mrd. € auf 9,6 Mrd. € reduziert. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitle, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitle weisen in der Regel ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** gingen um 1,1 Mrd. € auf 5,7 Mrd. € zurück. Sie bestehen vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigen- und Fremdkapitalanteilen, Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Krediten und sonstigen Forderungen gegen Dritte. Der Rückgang war insbesondere auf die geringeren positiven Marktwerte der Währungsderivate zurückzuführen.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** von 11,0 (i.V. 9,1) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche. Der Anstieg der latenten Steuern resultiert unter anderem aus ergebnisneutralen Effekten aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente.

Die **Zur Veräußerung verfügbaren Vermögenswerte** von 0,5 Mrd. € sowie die **Zur Veräußerung bestimmten Schulden** von 0,2 Mrd. € resultieren aus der im März 2018 durch den Daimler-Konzern und die BMW Group unterzeichneten Vereinbarung zur Zusammenlegung ihrer Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste.

Wir verweisen auf unsere Ausführungen in [Anmerkung 3](#) des Konzernanhangs zum Konzernabschluss.

B.32

Verkürzte Bilanz ¹	Daimler-Konzern		Industriegeschäft ²		Daimler Financial Services	
	2018	31. Dezember 2017 ³	2018	31. Dezember 2017 ³	2018	31. Dezember 2017 ³
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	14.801	13.735	13.913	12.789	888	946
Sachanlagen	30.948	27.981	30.859	27.914	89	67
Vermietete Gegenstände	49.476	47.074	18.509	18.071	30.967	29.003
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	96.740	86.054	-90	-109	96.830	86.163
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	4.860	4.818	4.651	4.670	209	148
Vorräte	29.489	25.686	28.096	24.492	1.393	1.194
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.586	11.995	10.545	9.742	2.041	2.253
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.853	12.072	12.799	9.515	3.054	2.557
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	9.577	10.063	8.364	8.894	1.213	1.169
davon kurzfristig	8.855	9.073	8.362	8.893	493	180
davon langfristig	722	990	2	1	720	989
Übrige finanzielle Vermögenswerte	5.733	6.806	-12.719	-10.661	18.452	17.467
Sonstige Vermögenswerte	11.025	9.061	1.376	39	9.649	9.022
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	531	-	-	-	531	-
Summe Aktiva	281.619	255.345	116.303	105.356	165.316	149.989
Passiva						
Eigenkapital	66.053	65.159	53.243	52.780	12.810	12.379
Rückstellungen	24.406	22.136	23.269	21.110	1.137	1.026
Finanzierungsverbindlichkeiten	144.902	127.124	4.771	1.600	140.131	125.524
davon kurzfristig	56.240	48.746	-20.993	-19.435	77.233	68.181
davon langfristig	88.662	78.378	25.764	21.035	62.898	57.343
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.185	12.451	13.395	11.632	790	819
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	10.032	9.275	5.888	5.375	4.144	3.900
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	12.519	11.208	12.146	10.862	373	346
Sonstige Schulden	9.310	7.992	3.591	1.997	5.719	5.995
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	212	-	-	-	212	-
Summe Passiva	281.619	255.345	116.303	105.356	165.316	149.989

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

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

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

3 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss entnommen werden.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2017 von 65,2 Mrd. € auf 66,1 Mrd. €, währungsbereinigt ergibt sich ein Anstieg von 0,7 Mrd. €. Positive Effekte resultierten aus dem Konzernergebnis von 7,6 Mrd. € [S. 88](#), und den Effekten in der Währungsumrechnung von 0,2 Mrd. €. Diesen stehen die an die Aktionäre ausgeschüttete Dividende von 3,9 Mrd. €, Effekte der ergebnisneutralen Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 1,3 Mrd. € sowie die in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen 1,5 Mrd. € gegenüber. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 64,7 (i. V. 63,9) Mrd. €.

Das Eigenkapital stieg um 1% und somit deutlich geringer im Verhältnis zum Anstieg der Bilanzsumme mit 10%. Infolge der oben genannten Effekte lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 22,2% unter dem Niveau des Vorjahrs (24,0%); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 42,8 (i. V. 46,4%). Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Eigenkapitalquoten 2017 und 2018 um die tatsächliche beziehungsweise vorgeschlagene Dividendenzahlung bereinigt sind.

Die **Rückstellungen** erhöhten sich von 22,1 Mrd. € auf 24,4 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 9% auf Vorjahresniveau. Sie umfassen insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 7,4 (i. V. 5,8) Mrd. €, die im Wesentlichen die Differenz aus dem Barwert der Pensionsverpflichtungen von 31,7 (i. V. 31,7) Mrd. € und dem Marktwert der Fondsvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 25,5 (i. V. 27,2) Mrd. € enthalten. Darüber hinaus beinhalteten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Ertragsteuern von 1,5 (i. V. 1,6) Mrd. € sowie für Produktgarantien von 7,0 (i. V. 6,7) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 4,3 (i. V. 4,4) Mrd. € und für übrige Rückstellungen von 4,3 (i. V. 3,6) Mrd. €.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 144,9 Mrd. € deutlich über dem Niveau des Vorjahrs (i. V. 127,1 Mrd. €). Der währungsbereinigte Anstieg von 17,5 Mrd. € war im Wesentlichen auf die Refinanzierung des wachsenden Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts sowie auf die Nutzung des günstigen Refinanzierungsumfeldes zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 53% auf Anleihen, 27% auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 8% auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie 9% auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen.

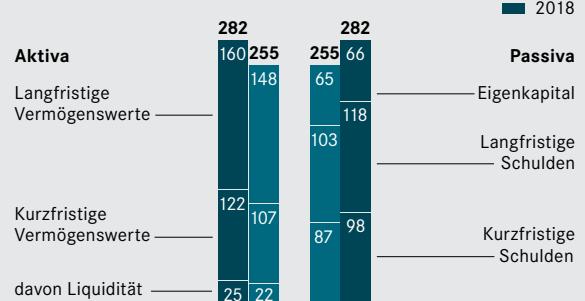
Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahreswert aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens auf 14,2 (i. V. 12,5) Mrd. €. 60% der Verbindlichkeiten entfallen auf das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars (i. V. 63%) und 24% auf das Geschäftsfeld Daimler Trucks (i. V. 20%).

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 10,0 (i. V. 9,3) Mrd. €. Sie umfassten vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, aus der Personalabrechnung, erhaltene Kautionen sowie Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten. Der Anstieg resultierte unter anderem aus der Erhöhung der negativen Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente sowie aus der Verbindlichkeit infolge der Vergleichsvereinbarung zu Toll Collect.

B.33

Bilanzstruktur Daimler-Konzern

in Milliarden €



Die **Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten** lagen mit 12,5 Mrd. € über dem Vorjahreswert von 11,2 Mrd. €. Sie beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen sowie erweiterten Garantien und Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind. Höhere Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen sowie erweiterten Garantien führten im Wesentlichen zum Anstieg der Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten.

Die **Sonstigen Schulden** von 9,3 (i. V. 8,0) Mrd. € beinhalten hauptsächlich Rechnungsabgrenzungsposten, Steuerverbindlichkeiten und latente Steuern. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus den höheren passiven latenten Steuern.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz [S. 230](#), der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [S. 232](#) sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang entnommen werden.

Daimler AG

Kurzfassung nach HGB

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

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

Produziert werden die Fahrzeuge in den inländischen Werken der Daimler AG sowie mittels Auftragsfertigung bei in- und ausländischen Tochtergesellschaften und bei Spezialfahrzeugherstellern. Der Vertrieb der Daimler AG erfolgt über das in je sieben Vertriebsdirektionen für Pkw und Nutzfahrzeuge zusammengefasste eigene Vertriebsnetz der deutschen Niederlassungen, über die ausländischen Vertriebstochtergesellschaften und über Vertragspartner.

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

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

Ertragslage

Die Entwicklung der **Ertragslage** war im Geschäftsjahr 2018 durch das um 1,4 Mrd. € auf 7,3 Mrd. € gestiegene Finanzergebnis sowie durch den Rückgang des operativen Ergebnisses um 2,3 Mrd. € auf -1,2 Mrd. € geprägt. [↗ B.34](#)

Der **Absatz** der Daimler AG lag im Jahr 2018 leicht unter dem Vorjahresniveau und damit unter unseren im Prognosebericht des Vorjahrs genannten Erwartungen. Bei Pkw ging er im Berichtsjahr um 4 % auf 1.791.000 Einheiten¹ zurück. Anlauffbedingt verzeichneten die GLE-Klasse einen Rückgang um 18 % auf 137.000 Einheiten¹ und die B-Klasse einen Rückgang um 21 % auf 62.000 Einheiten¹. Der Absatz der C-Klasse lag mit 303.000 (i. V. 336.000) Einheiten¹, teilweise lebenszyklusbedingt, unter dem Niveau des Vorjahrs. Im Jahr 2018 war die GLC-Klasse ausgesprochen erfolgreich: Hier stieg der Absatz

um 18 % auf 293.000 Einheiten¹. Der Absatz bei Lkw erhöhte sich um 6 % auf 112.000 Einheiten¹. Der Transporterabsatz konnte um 8 % auf 386.000 Einheiten¹ gesteigert werden.

Der **Umsatz** lag mit 112,5 Mrd. € auf Vorjahresniveau und im Rahmen unserer im Prognosebericht des Vorjahrs genannten Erwartungen. Im Bereich Pkw ging er aufgrund geringerer Absatzzahlen von Fahrzeugen um 4 % auf 83,8 Mrd. € zurück. Absatzbedingt konnte der Umsatz bei den Nutzfahrzeugen um 12 % auf 28,7 Mrd. € erneut gesteigert werden.

Die **Umsatzkosten** stiegen um 1 % auf 103,2 Mrd. €. Der Anstieg resultiert vor allem aus höheren Aufwendungen für Fertigungsmaterial und bezogene Leistungen. Ursächlich hierfür waren insbesondere höhere Aufwendungen für neue Produkte und Technologien, Belastungen im Zusammenhang mit dem Zertifizierungsverfahren nach dem neuen Standard WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) sowie Aufwendungen für Servicemaßnahmen. Die Forschungs- und Entwicklungskosten, die in den Umsatzkosten ausgewiesen werden, lagen mit 8,1 (i. V. 7,6) Mrd. € über dem Niveau des Vorjahrs; ihr Anteil an den Umsatzerlösen betrug 7,2 (i. V. 6,8) %. Die Forschungs- und Entwicklungskosten standen in erster Linie im Zusammenhang mit der Erneuerung und Erweiterung des Produktpportfolios, insbesondere der Elektrofahrzeuge sowie den Fahrzeugbauketten der S-Klasse, der C-Klasse, den Geländewagen und dem neuen Sprinter. Darüber hinaus wird kontinuierlich an neuen Motorengenerationen, alternativen Antriebssystemen sowie der Intensivierung der Modulstrategie gearbeitet. Zum Jahresende waren rund 20.500 Personen im Forschungs- und Entwicklungsbereich beschäftigt.

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

Die **Verwaltungskosten** lagen mit 2,3 (i. V. 2,0) Mrd. € über dem Vorjahresniveau. Darin enthalten sind Kosten im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« in Höhe von 0,2 Mrd. €. Der Anteil an den Umsatzerlösen betrug 2,0 (i. V. 1,8) %.

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

In den zuvor genannten Funktionskosten sind im Zusammenhang mit der Übertragung von Pensionsverpflichtungen und Zweckvermögen auf die Daimler Pensionsfonds AG Aufwendungen in Höhe von 0,6 Mrd. € berücksichtigt.

Das negative **sonstige betriebliche Ergebnis** lag bei 0,3 (i. V. 0,4) Mrd. €. Dem Anstieg periodenfremder Erträge standen insbesondere Aufwendungen für rechtliche Verfahren gegenüber. [B.34](#)

Das **Finanzergebnis** erhöhte sich um 1,4 Mrd. € auf 7,3 Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf ein um 4,6 Mrd. € gestiegenes Beteiligungsergebnis zurückzuführen. Gegenläufig wurde das Finanzergebnis durch einen um 3,2 Mrd. € höheren Zinsaufwand vor allem im Zusammenhang mit der betrieblichen Altersversorgung beeinflusst. Dieser resultiert insbesondere aus deutlich höheren Zinsaufwendungen aufgrund der im Gegensatz zum Vorjahr negativen Rendite des Zweckvermögens sowie aus Belastungen infolge der anteiligen Übertragung von Pensionsverpflichtungen und Zweckvermögen auf die Daimler Pensionsfonds AG. Darüber hinaus hat die Bewertung der Pensionsverpflichtungen zu höheren Zinsaufwendungen beigetragen.

Der Aufwand aus **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** beträgt 1,1 (i. V. 2,0) Mrd. €. Das rückläufige operative Ergebnis führt zu dem geringeren Steueraufwand. Darüber hinaus waren im Vorjahr hohe periodenfremde Steueraufwendungen enthalten.

Der **Jahresüberschuss** beträgt 5,0 (i. V. 5,0) Mrd. € und lag damit im Rahmen unserer im Prognosebericht des Vorjahrs genannten Erwartungen.

Die **wirtschaftliche Lage** der Daimler AG ist im Wesentlichen durch ihre operative Tätigkeit und die ihrer Tochtergesellschaften geprägt. An den operativen Ergebnissen der Tochtergesellschaften partizipiert die Daimler AG über deren Ausschüttungen. Damit entspricht die wirtschaftliche Lage der Daimler AG grundsätzlich der des Daimler-Konzerns, die im Kapitel »Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage« erläutert ist. [S. 118.](#)

Vermögens- und Finanzlage

Die **Bilanzsumme** liegt mit 117,2 Mrd. € um 9,9 Mrd. € über dem Vorjahresniveau. [B.35](#)

Das **Anlagevermögen** hat sich im Jahresverlauf um 12,4 Mrd. € auf 55,1 Mrd. € erhöht. Ursächlich hierfür ist das um 11,9 Mrd. € höhere Finanzanlagevermögen, das im Wesentlichen aus konzerninternen Umstrukturierungen im Rahmen von Projekt Zukunft resultiert. Darüber hinaus hat sich das Sachanlagevermögen um 0,4 Mrd. € auf 9,5 Mrd. € erhöht. Die Investitionen in das Sachanlagevermögen (ohne Vermietvermögen, rund 3,0 Mrd. €) betreffen vor allem Investitionen in die Produktion der neuen S-, A- und B-Klasse Modelle, des neuen Sprinter sowie Investitionen in Aggregate- und Getriebeprojekte.

Die **Vorräte** stiegen im Vergleich zum 31. Dezember 2017 um 1,0 Mrd. € auf 10,5 Mrd. €. Der Anstieg betrifft hauptsächlich Unfertige und Fertige Erzeugnisse.

Die **Forderungen, Wertpapiere und Sonstigen Vermögensgegenstände** sind im Vergleich zum 31. Dezember 2017 um 4,7 Mrd. € auf 44,8 Mrd. € gesunken. Ausschlaggebend für die Reduzierung waren vor allem der um 5,4 Mrd. € niedrigere Forderungsbestand gegen verbundene Unternehmen, der hauptsächlich aus den unterjährig durchgeföhrten Verkäufen von Fremdwährungsforderungen in Höhe von 4,2 Mrd. € an eine Konzerngesellschaft resultiert, sowie der um 0,4 Mrd. € geringere Wertpapierbestand. Gegenläufig erhöhten sich die sonstigen Vermögensgegenstände um 1,0 Mrd. €. Die **Zahlungsmittel** stiegen um 4,6 Mrd. € auf 6,4 Mrd. € an.

Die **Bruttoliquidität** – bestehend aus Zahlungsmitteln, sonstigen Wertpapieren sowie unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesenen Festgeldern – erhöhte sich am Bilanzstichtag um 4,7 Mrd. € auf 14,3 Mrd. €. Ausschlaggebend für die Erhöhung der Bruttoliquidität war der Anstieg der Zahlungsmittel um 4,6 Mrd. €.

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2018 auf 13,8 (i. V. 7,2) Mrd. €. Der Anstieg resultiert insbesondere aus gestiegenen Dividenden der Tochtergesellschaften sowie geringeren Forderungen aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr mit Konzerngesellschaften. Zudem wurden im Vorjahr höhere zahlungswirksame Zuwendungen in das Pensionsvermögen geleistet.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich im Geschäftsjahr 2018 ein Mittelabfluss von 14,7 (i. V. 6,5) Mrd. €. Die Erhöhung begründet sich insbesondere durch konzerninterne Umstrukturierungen im Rahmen von Projekt Zukunft im Bereich der Finanzanlagen. Positive Effekte ergaben sich dagegen aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren. Die Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagevermögen bewegen sich auf Vorjahresniveau.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** weist im Berichtszeitraum einen Mittelzufluss von 5,5 (i. V. Mittelabfluss von 0,6) Mrd. € auf. Der Zufluss erklärt sich durch höhere Verbindlichkeiten aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr

B.34

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Daimler AG

	2018	2017
in Millionen €		
Umsatzerlöse	112.491	112.685
Umsatzkosten (inkl. F&E-Aufwendungen)	-103.232	-101.874
Vertriebskosten	-7.904	-7.312
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.304	-2.010
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-292	-355
Operatives Ergebnis	-1.241	1.134
Finanzergebnis	7.318	5.866
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.055	-2.018
Jahresüberschuss	5.022	4.982
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-1.545	-1.077
Bilanzgewinn	3.477	3.905

im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements. Gegenläufig sind aus dem Rückgang von externen Finanzierungsverbindlichkeiten mehr Zahlungsmittel abgeflossen als im Vorjahr. Im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit ist die Auszahlung der Dividende für das Geschäftsjahr 2017 mit 3,9 Mrd. € enthalten.

Das **Eigenkapital** nahm im Berichtsjahr um 1,1 Mrd. € auf 43,2 Mrd. € zu. Der Zuwachs steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Jahresüberschuss 2018, von dem in Übereinstimmung mit § 58 Abs. 2 AktG 1,5 Mrd. € den Gewinnrücklagen zugeführt wurden. Die Eigenkapitalquote lag zum Bilanzstichtag bei 36,9 (i. V. 39,2)% . Wie im Anhang zum Jahresabschluss nach HGB erläutert, befinden sich zum 31. Dezember 2018 keine eigenen Aktien im Bestand der Daimler AG.

Die **Rückstellungen** sind im Vergleich zum 31. Dezember 2017 um 2,4 Mrd. € auf 16,4 Mrd. € angestiegen. Dies resultiert hauptsächlich aus dem Anstieg der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen, gestiegenen Verpflichtungen im Zusammenhang mit Absatzgeschäften und Gewährleistungsvorpflichtungen, rechtlichen Verfahren sowie höheren Personal- und Sozialrückstellungen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen betragen zum 31. Dezember 2018 0,8 Mrd. € (i. V. aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung in Höhe

von 3,5 Mrd. €). Die Veränderung ist vor allem auf die Einbringung von Pensionsverpflichtungen für sich bereits im Ruhestand befindende Mitarbeiter und deren Hinterbliebene von 6,9 Mrd. € in die Daimler Pensionsfonds AG zurückzuführen. Zur Übernahme dieser Pensionsverpflichtungen wurde Zweckvermögen von 8,2 Mrd. € in die Daimler Pensionsfonds AG eingebracht. Darüber hinaus haben die Bewertung der Pensionsverpflichtungen sowie die negative Rendite des Zweckvermögens zu einem Anstieg der Rückstellung beigetragen.

Die **Verbindlichkeiten** sind um 6,1 Mrd. € auf 56,4 Mrd. € angestiegen. Die Veränderung ist vor allem auf höhere Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zurückzuführen und resultiert insbesondere aus Kaufpreisverbindlichkeiten aus konzerninternen Umstrukturierungen im Rahmen von Projekt Zukunft. Gegenläufig reduzierten sich die Anleihen und Schuldverschreibungen sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der Daimler AG unterliegt im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die des Daimler-Konzerns. An den Risiken der Beteiligungen und Tochterunternehmen partizipiert die Daimler AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. Die Risiken und Chancen sind im »Risiko- und Chancenbericht« dargestellt.

S. 143 ff. Aus den Beziehungen zu unseren Beteiligungen können zusätzlich aus gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsverhältnissen (insbesondere Finanzierungen) Belastungen sowie Abschreibungen auf die Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen resultieren.

Prognosebericht

Aufgrund der Verflechtungen der Daimler AG mit den Konzerngesellschaften und ihres Gewichts im Konzern verweisen wir auf unsere Aussagen im Kapitel »Prognosebericht«, die insbesondere auch die Erwartungen für die Muttergesellschaft widerspiegeln. Die Sensitivitäten für die Prognosen von Absatz und Umsatz sowie für den Jahresüberschuss wurden in Übereinstimmung mit dem Konzern für die Daimler AG mit Wirkung zum Geschäftsjahr 2019 angepasst. **S. 158 ff.** Ohne Berücksichtigung der beabsichtigten Ausgliederung im Rahmen von Projekt Zukunft rechnen wir für die Daimler AG im Jahr 2019 mit einem Jahresüberschuss auf dem Niveau des Geschäftsjahrs 2018. Wir erwarten ein höheres operatives Ergebnis und gegenläufig ein geringeres Finanzergebnis. Im Jahr 2019 gehen wir für die Daimler AG von einem Absatz sowie einem Umsatz leicht über Vorjahresniveau aus.

Bei Zustimmung der Hauptversammlung der Daimler AG im Jahr 2019 zu Projekt Zukunft werden das Pkw- und das Van-Geschäft sowie das Lkw- und das Bus-Geschäft auf die rechtlich selbstständigen Gesellschaften Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG ausgegliedert. Entsprechend wird die Daimler AG künftig keine Fahrzeuge absetzen. Die verbleibenden, deutlich niedrigeren Umsatzerlöse betreffen konzerninterne Weiterverrechnungen von Dienstleistungen. Die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG haben jeweils einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Daimler AG. Daher erwarten wir für das folgende Geschäftsjahr ebenfalls einen Jahresüberschuss auf dem Niveau des Vorjahrs.

B.35

Bilanzstruktur der Daimler AG

31.12.2018 31.12.2017

in Millionen €

Aktiva

Anlagevermögen	55.092	42.700
Vorräte	10.524	9.466
Forderungen, Wertpapiere und sonstige Vermögensgegenstände	44.784	49.516
Zahlungsmittel	6.354	1.782
Umlaufvermögen	61.662	60.764
Rechnungsabgrenzungsposten	406	384
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	-	3.462
	117.160	107.310

Passiva

Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
(Bedingtes Kapital 500 Mio. €)		
Kapitalrücklage	11.480	11.480
Gewinnrücklagen	25.182	23.637
Bilanzgewinn	3.477	3.905
Eigenkapital	43.209	42.092
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	838	-
Übrige Rückstellungen	15.595	13.981
Rückstellungen	16.433	13.981
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	7.210	6.499
Übrige Verbindlichkeiten	49.232	43.838
Verbindlichkeiten	56.442	50.337
Rechnungsabgrenzungsposten	1.076	900
	117.160	107.310

Nachhaltigkeit und Integrität

Nachhaltigkeit bei Daimler

Nachhaltigkeit ist eines der Grundprinzipien unseres unternehmerischen Handelns und zugleich ein Maßstab für unseren unternehmerischen Erfolg. Eine so verstandene Herangehensweise bedeutet, dass wir die mit Nachhaltigkeit verbundenen Chancen für unseren Geschäftserfolg nutzen und gleichzeitig ökologische und gesellschaftliche Wirkungen in diese Überlegungen mit einbeziehen.

Vertiefende Informationen zum Thema »Nachhaltigkeit bei Daimler« finden Sie in diesem Geschäftsbericht im Kapitel »Nichtfinanzialer Bericht«  S. 202 ff. Der »Nichtfinanzielle Bericht« steht auch im Internet unter daimler.com/nichtfinanzieller-bericht zur Verfügung. Der neue Daimler-Nachhaltigkeitsbericht über das Geschäftsjahr 2018 ist ab Ende März 2019 im Internet verfügbar und kann über die Konzern-Website abgerufen werden.  daimler.com/nachhaltigkeit

Forschung und Entwicklung

Forschung und Entwicklung als Erfolgsfaktor

Forschung und Entwicklung haben bei Daimler seit jeher einen zentralen Stellenwert. Vor mehr als 130 Jahren haben Gottlieb Daimler und Carl Benz das Automobil erfunden. Nun gestalten wir die Zukunft der Mobilität. Es ist unser Ziel, unseren Kunden faszinierende Produkte und maßgeschneiderte Lösungen für eine bedarfsgerechte, sichere und nachhaltige Mobilität anzubieten. Darauf richten wir unser Technologieportfolio und unsere Kernkompetenzen aus.

Wesentliche Faktoren für den Markterfolg unserer Fahrzeuge sind das Know-how, die Kreativität und die Motivation unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Forschung und Entwicklung. Zum Jahresende 2018 arbeiteten bei Daimler weltweit 25.600 (i. V. 24.600) Personen in Forschungs- und Entwicklungsbereichen. 17.700 (i. V. 16.800) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren im Ressort Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung tätig, 5.300 (i. V. 5.300) Beschäftigte sind dem Geschäftsfeld Daimler Trucks zuzurechnen, 1.300 (i. V. 1.300) dem Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans und 1.300 (i. V. 1.200) Daimler Buses. Rund 5.800 (i. V. 5.400) Forscher und Entwickler waren außerhalb Deutschlands beschäftigt.

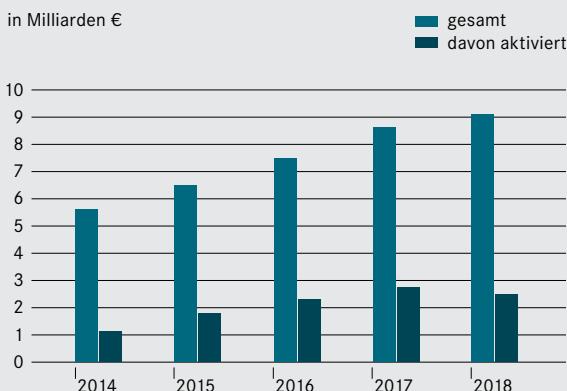
Globales Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk

Mit unserem globalen Forschungs- und Entwicklungsnetzwerk sind wir in den Schlüsselmärkten direkt bei den Kunden präsent. Die größten Standorte sind Sindelfingen und Stuttgart-Untertürkheim in Deutschland. Unsere wichtigsten Forschungseinrichtungen in Nordamerika sind die Zentrale in Sunnyvale/Kalifornien sowie die Standorte Long Beach/Kalifornien, Portland/Oregon und Redford/Michigan. In Asien sind Bangalore, Indien, das Global Hybrid Center in Kawasaki, Japan, und unser Forschungs- und Entwicklungszentrum in Peking die bedeutendsten Standorte. Mercedes-Benz Research & Development India (MBRDI) mit Sitz in Bangalore ist das größte Forschungs- und Entwicklungszentrum von Daimler außerhalb Deutschlands. Die Schwerpunkte des MBRDI liegen auf den Gebieten Digitalisierung, Simulation und Data Science. Im November 2018 haben wir Pläne für den Bau eines Research and Development Tech Center China mit einer Gesamtinvestition von rund 145 Mio. € bekannt gegeben. Damit bauen wir unsere Präsenz in unserem größten Einz尔markt weiter aus. Nach dem im Jahr 2014 gegründeten Mercedes-Benz Forschungs- und Entwicklungszentrum wird es der zweite wichtige Forschungs- und Entwicklungsstandort des Unternehmens in Peking sein. Die Inbetriebnahme des R&D Tech Center ist für das Jahr 2020 geplant.

Im September haben wir das neue Prüf- und Technologiezentrum in Immendingen eröffnet. Mit Investitionen von mehr als 200 Mio. € ist auf einem ehemaligen Militärgelände mit einer Fläche von 520 Hektar ein neuer Daimler-Forschungsstandort entstanden. Wir bündeln dort die weltweite Fahrzeugerprobung und werden hier unter anderem alternative Antriebe wie Hybride und Elektrofahrzeuge der Produkt- und Technologiemarke EQ weiterentwickeln sowie künftige Assistenzsysteme und automatisierte Fahrfunktionen erproben.

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

Wir sind offen für Kooperationen – weltweit. Zu unseren Partnern zählen erfolgversprechende Start-ups wie what3words oder Anagog ebenso wie Zulieferunternehmen, zum Beispiel Bosch, oder in ausgewählten Themenfeldern auch Wettbewerber wie BMW. Chinesische Partner sind beispielsweise Baidu, Alibaba und die Tsinghua Universität. Digital Hubs als Entwicklungszentren betreiben wir weltweit, beispielsweise in Berlin, Seattle, Lissabon und Tel Aviv.

B.36**Forschungs- und Entwicklungslieistungen**

die technischen Schutzrechte hinaus, die unsere Innovationen für die Mobilität der Zukunft langfristig sichern sollen, wird die Einzigartigkeit der Produkterscheinung mit mehr als 7.500 (i. V. 7.800) eingetragenen Designs abgesichert. Unser Portfolio von weltweit nahezu 36.300 (i. V. 35.800) Markenschutzrechten dient dem Schutz der Marke Mercedes-Benz, unserer neuen Marke EQ für die Elektromobilität sowie aller übrigen Marken in den relevanten Märkten.

In der schnellebigen digitalen Welt genügt es aber nicht mehr, nur gute Ideen zu entwickeln. Im Rahmen des Projekts Zukunft haben wir die Chance genutzt, alle Themen und Aufgaben rund um Patente, unsere starken Marken, Urheberrecht und Lizenzvergaben an Auftragsfertiger, unter einem Dach zu bündeln, und hierzu die Tochtergesellschaft Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG gegründet. Diese organisatorische Einheit wird sich künftig exklusiv um die Verwaltung, Verwertung, Verteidigung, Durchsetzung und das Management aller Schutzrechte des Daimler-Konzerns kümmern.

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

	2018	2017	18/17
	in Millionen €	Veränd. in %	
Daimler-Konzern	9.107	8.711	+5
davon aktiviert	2.526	2.773	-9
Mercedes-Benz Cars	6.962	6.642	+5
davon aktiviert	2.269	2.388	-5
Daimler Trucks	1.295	1.322	-2
davon aktiviert	40	45	-11
Mercedes-Benz Vans	666	565	+18
davon aktiviert	176	310	-43
Daimler Buses	199	194	+3
davon aktiviert	41	30	+37

Zielgerichtete Einbindung der Zuliefererindustrie

Um unsere anspruchsvollen Ziele zu erreichen, arbeiten wir auch intensiv mit den Forschungs- und Entwicklungsbereichen der Zuliefererindustrie zusammen. Gerade mit Blick auf den rasanten technologischen Wandel in der Automobilindustrie und die Notwendigkeit, neue Technologien möglichst schnell zur Markt reife zu bringen, ist eine enge Verzahnung mit Zulieferfirmen unabdingbar. Dies gilt auch im Hinblick auf die fortschreitende Digitalisierung der Prozesse über alle Stufen der Wertschöpfungskette hinweg. Darüber hinaus sind für uns leistungsfähige Partner aus der Zuliefererindustrie unverzichtbar, wenn es um die Entwicklung und Bereitstellung neuer Konzepte für die Mobilität der Zukunft geht. Im Rahmen der gemeinsamen Forschungs- und Entwicklungsarbeit verfolgen wir das Ziel, dass die Kernkompetenzen für Technologien, die für die Zukunft des Automobils insgesamt und die Einzigartigkeit unserer Marken wichtig sind, im Unternehmen bleiben.

**Neue Strategie für Marken und Patente:
alles unter einem Dach**

Ohne den Schutz und das Management seiner Patente, Marken und Designs wäre Daimler nicht so erfolgreich, wie wir es heute sind. Ganz in diesem Sinne wollen wir unser im Konzern genutztes geistiges Eigentum und die Innovationen, mit denen wir Kunden rund um den Globus begeistern, besonders gut schützen und managen. Auch damit wollen wir unsere mehr als 130-jährige Unternehmensgeschichte erfolgreich forschreiben. Im Jahr 2018 haben wir diese Tradition fortgesetzt und nahezu 1.900 weitere neue Ideen – zunehmend mit Fokus auf den CASE-Technologien – zum Patent angemeldet. Über

9,1 Mrd. € für Forschung und Entwicklung

Auch in den kommenden Jahren wollen wir die Mobilität mit richtungsweisenden Innovationen aktiv mitgestalten und damit einhergehend die Digitalisierung im gesamten Unternehmen vorantreiben. Wie im Geschäftsbericht 2017 angekündigt, haben wir deshalb die Forschungs- und Entwicklungslieistungen im Jahr 2017 von dem bereits sehr hohen Niveau ausgehend nochmals leicht auf 9,1 (i. V. 8,7) Mrd. € erhöht. 2,5 (i. V. 2,8) Mrd. € davon wurden als Entwicklungskosten aktiviert; das entspricht einer Aktivierungsquote von 28 (i. V. 32) %. Die Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungslieistungen erreichten im Berichtsjahr 1,5 (i. V. 1,3) Mrd. €. Auch gemessen am Umsatz bewegten sich die Forschungs- und Entwicklungslieistungen mit einer Quote von 5,4 (i. V. 5,3) % weiterhin auf einem hohen Niveau. Schwerpunkte waren neue Fahrzeugmodelle, besonders kraftstoffeffiziente und umweltschonende Antriebe sowie neue Sicherheitstechnologien, das automatisierte und autonome Fahren und die digitale Vernetzung unserer Produkte.

Bei Mercedes-Benz Cars standen die Nachfolgemodelle der aktuellen S-Klasse und der C-Klasse sowie die Elektromarke EQ im Vordergrund. Außerdem investieren wir in neue emissionsarme Verbrennungsmotoren, die Konnektivität unserer Fahrzeuge, das automatisierte und autonome Fahren sowie weitere innovative Sicherheitstechnologien. Insgesamt erreichten die Forschungs- und Entwicklungslieistungen bei Mercedes-Benz Cars 7,0 (i. V. 6,6) Mrd. €. Daimler Trucks hat wie im Vorjahr 1,3 Mrd. € in Forschungs- und Entwicklungsprojekte investiert. Die wichtigsten Projekte lagen hier in den Bereichen Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz sowie bei maßgeschneiderten Produkten und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte. Außerdem gewinnen die Zukunftstechnologien Elektromobilität, Konnektivität und das automatisierte und autonome Fahren an Bedeutung. Bei Mercedes-Benz Vans standen die Aufwendungen für die Nachfolgegeneration des Sprinter und die Weiterentwicklung von Vito und V-Klasse im Vordergrund. Darüber hinaus hat Mercedes-Benz Vans die Elektrifizierung seiner gewerblichen Baureihen vorangetrieben. Das Geschäftsfeld Daimler Buses hat seine Entwicklungsaktivitäten vor allem auf neue Produkte, die Erfüllung künftiger Abgasnormen sowie die weitere Verringerung des Kraftstoffverbrauchs konzentriert. Eine wichtige Rolle spielten außerdem alternative Antriebssysteme, insbesondere die Elektrifizierung, sowie weitere zukunftsweisende Projekte in den Bereichen Automatisierungs funktionen und autonomes Fahren. **↗B.36 ↗B.37**

Innovation, Sicherheit und Umweltschutz

Neue Mobilität nimmt Gestalt an und wird erfahrbar

Die Automobilindustrie befindet sich in einem tief greifenden Umbruch. Als Erfinder des Automobils und Anbieter von individuellen Mobilitätslösungen, von smart über die breite Pkw-Palette von Mercedes-Benz bis zu Vans, Bussen und Lkw, wollen wir diese massiven Veränderungen führend gestalten. Auf den vier für die Zukunft der Mobilität entscheidenden Feldern Vernetzung (Connected), automatisiertes und autonomes Fahren (Autonomous), flexible Nutzung und Services (Shared & Services) und elektrische Antriebe (Electric) greift unsere Unternehmensstrategie CASE. Die Kombination der vier Felder bietet Möglichkeiten, ganz neue Angebote für die Kunden zu entwickeln und Mobilität so intuitiv wie möglich zu gestalten. Ein autonom fahrendes elektrisches Taxi, das über ein Smartphone angefordert wird, ist dafür ein gutes Beispiel. Die Elektrooffensive bei den Personenwagen wird unter der neuen Technologie- und Produktmarke EQ zusammengefasst. Sie ist ein wichtiger Stellhebel auf dem Weg in Richtung emissionsfreies Fahren und für die immer anspruchsvoller werdenden globalen CO₂-Ziele.

Connected: MBUX – Mercedes-Benz User Experience setzt Maßstäbe

Im Themenfeld Connected ist MBUX – Mercedes-Benz User Experience – seit dem Start der neuen A-Klasse im Mai für unsere Kunden verfügbar. Das völlig neue Infotainment-System ist dank Künstlicher Intelligenz lernfähig, individualisierbar und stellt sich auf die Gewohnheiten der Nutzer ein. Es schafft so eine emotionale und intuitive Verbindung zwischen Fahrzeug und Fahrer. Auch die Bedienung der natürlichen Sprachsteuerung wird intuitiver. Beginnend mit dem GLE kommt jetzt der Interieur Assistent hinzu, der Hand- und Armbewegungen von Beifahrer und Fahrer getrennt erkennt und den jeweiligen Bedienwunsch unterstützt.

Inzwischen sind die digitalen Services von Mercedes me längst auf dem Weg, zum intelligenten, persönlichen und mobilen Assistenten der Mercedes-Benz Fahrer zu werden. Dies unterstreichen die sehr hohen Aktivierungsquoten der Mercedes me Dienste durch die Kunden.

Autonomous: vom Stau-Assistenten zum fahrerlosen Automobil

Vernetzung spielt auch bei den automatisierten Fahrfunktionen eine wichtige Rolle. Die Fahrassistenzsysteme nutzen schon heute Live-Traffic- und Car-2-X-Informationen. Doch die Ziele sind deutlich weiter gesteckt. Der Mercedes-Benz Intelligent World Drive 2017/2018 hat gezeigt, dass lernfähige Systeme im länderspezifischen, realen Straßenverkehr eine zentrale Rolle auf dem Weg zum autonomen Fahren spielen. Ein Erprobungsfahrzeug auf Basis der aktuellen S-Klasse absolvierte eine anspruchsvolle Studienreise auf fünf Kontinenten, um bei automatisierten Testfahrten im realen Verkehr zu »lernen«. Ob Zebrastreifen auf chinesischen Autobahnen, Rechtsabbiegen von der linken Fahrspur im australischen Melbourne oder Fußgängerverkehr auf jeder Art von Straßen in Südafrika – auf jedem Kontinent stand die S-Klasse vor Herausforderungen, die Einfluss auf das Fahrverhalten künftiger automatisierter und autonomer Fahrzeuge haben werden.

Der nächste Schritt findet in der kalifornischen Metropole San José statt: Bosch und Daimler entwickeln das voll automatisierte und fahrerlose Fahren (SAE-Level 4/5) in der Stadt und stellen derzeit weitere entscheidende Weichen. In der zweiten Jahreshälfte 2019 wollen Bosch und Daimler Kunden auf ausgewählten Strecken einen Mitfahrtservice mit voll automatisierten Mercedes-Benz S-Klasse Fahrzeugen zur Verfügung stellen. Als Betreiber dieser Testflotte und des App-basierten Mobilitätservices fungiert die Daimler Financial Services AG.

Shared & Services: Ideen für eine neue Mobilität

Das Pilotprojekt zum voll automatisierten Fahren in San José wird auch zeigen, wie die von Daimler bereits etablierten Mobilitätservices wie Carsharing (car2go), Ride-Hailing (mytaxi) und multimodale Plattformen (moovel) intelligent verbunden werden können, um so die Zukunft der Mobilität zu gestalten.

Wer sein privates Auto mit Freunden oder Geschäftskollegen teilen möchte, findet bei smart mit der App-Funktion »ready to share« und bei Mercedes-Benz mit der Mercedes me App Car Sharing ganzheitliche Lösungen, mit denen er sein Fahrzeug für eine festgelegte Nutzergruppe freigeben kann. Freunde, Familienmitglieder oder Kollegen können das Fahrzeug dann unkompliziert für einen bestimmten Zeitraum buchen und nutzen.

Ab Mitte Juli 2018 wurde unter der Marke Mercedes me ein attraktives Abo-Modell in verschiedenen deutschen Städten zunächst als Pilotprojekt gestartet. Damit bieten wir interessierten Kunden die Möglichkeit, flexibel zwischen bis zu zwölf Fahrzeugen innerhalb eines Jahres zu wechseln. Anstatt nur ein Fahrzeug zu besitzen, können teilnehmende Kunden ihre Fahrzeugwahl von ihrer Lebenssituation abhängig machen und so zum Beispiel ein Cabriolet für den Sommer oder ein E-Klasse T-Modell für Ausflüge mit der Familie nutzen.

Eine besondere Bedeutung bekommen Services im Zusammenhang mit der Elektromobilität. EQ bietet mit Mercedes me umfassende Services für die Elektromobilität von heute und morgen. Zu den wichtigsten neuen Diensten und Funktionen in den EQ-Modellen von Mercedes-Benz gehört die Vorklimatisierung. Damit hat der Fahrzeuginnenraum schon bei der Abfahrt die gewünschte Temperatur. Die Programmierung ist direkt über MBUX oder über die Mercedes me App möglich.

Die EQ-spezifischen Inhalte von MBUX umfassen beispielsweise die Anzeige von Reichweite, Ladezustand und Energiefluss. Fahrprogramme, Ladestrom und Abfahrtszeit lassen sich ebenfalls über MBUX bedienen und einstellen. In der MBUX-Anzeige befindet sich eine spezielle EQ-Kachel, auf der eine Vielzahl der EQ Features gebündelt wird.

Die EQ-optimierte Navigation legt bei der Berechnung stets die schnellste Route unter Berücksichtigung der kürzesten Ladezeit zugrunde. Zudem reagiert die Routenplanung dynamisch auf Änderungen. Dank der EQ-optimierten Navigation können Mercedes-Benz Kunden Ladestationen leicht finden und bekommen über Mercedes me Charge bequemen Zugang zu Ladesäulen zahlreicher Anbieter, auch über Landesgrenzen hinweg. Dabei profitieren die Kunden von einer integrierten Bezahlfunktion mit einfacher Abrechnung.

Alle Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb profitieren von einer intelligenten, vernetzten Variante der Mercedes-Benz Wallbox. Sie macht das Laden leichter und bietet über eine neue App eine Reihe zusätzlicher Funktionen.

Electric: Mercedes-Benz und smart setzen auf EQ

Die Elektrifizierung des Automobils treibt Mercedes-Benz mit Nachdruck voran. Bis zum Jahr 2022 soll das gesamte Mercedes-Benz Portfolio elektrifiziert werden. Das bedeutet, dass in jedem Segment verschiedene elektrifizierte Alternativen angeboten werden – vom Kompaktwagen bis zum großen SUV. Geplant sind deutlich mehr als 130 elektrifizierte Fahrzeugvarianten. Bis 2025 sollen, abhängig vom Ausbau der öffentlichen Infrastruktur und von den Kundenpräferenzen, 15 bis 25 % unserer verkauften Pkw rein elektrisch sein. Dafür planen wir mehr als zehn reine Elektro-Pkw auf den Markt zu bringen.

Richtungsweisend ist Mercedes-Benz Cars auch bei der Einführung des 48-Volt-Bordnetzes. Die Integration von Starter und Generator und die Elektrifizierung von Nebenaggregaten soll nach und nach konsequent in den Markt eingeführt werden und macht das Auto nicht nur effizienter; kurzfristig verfügbares Drehmoment sorgt unter dem Namen EQ Boost auch für zusätzlichen Schub und ermöglicht zeitweises »Segeln« ohne CO₂-Ausstoß.

Aktuell führt das Unternehmen als zweite Säule der Elektrifizierung neue Plug-in-Hybride von der C- bis zur S-Klasse ein. Diese sollen mittelfristig auch in das Kompaktwagensegment Einzug halten. Plug-in-Hybride, bei Mercedes-Benz mit dem Markennamen EQ Power gekennzeichnet, sind eine wichtige Schlüsseltechnologie auf dem Weg in die lokal emissionsfreie Zukunft des Automobils. Sie bieten Kunden die Vorteile zweier Welten: In der Stadt fahren sie rein elektrisch, bei langen Strecken profitieren sie von der Reichweite des Verbrenners. Erstmals kombinieren wir hier auch hocheffiziente Dieselmotoren mit der Plug-in-Hybrid-Technologie.

Zur weiteren Verbesserung der Effizienz haben wir das intelligente Antriebsmanagement weiterentwickelt: Die intelligente Betriebsstrategie für Hybrid- und Elektrofahrzeuge berücksichtigt vorausschauend den Straßenverlauf und die Verkehrssituation. Dazu gehören die radargestützte Rekuperation, eine vorausschauende, streckenbasierte Schalt- und Betriebsstrategie und der ECO Assistent.

Die dritte, rasch wachsende Säule auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität ist der vollelektrische Antrieb.

Vollelektrisch ist auch der GLC F-CELL (Wasserstoffverbrauch kombiniert: 0,34 kg/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, Stromverbrauch kombiniert: 13,7 kWh/100 km)¹. Dieser SUV, der bereits seit Ende 2018 an erste, ausgewählte Kunden ausgeliefert wird, kann neben Wasserstoff auch Strom »tanken«, denn er besitzt zusätzlich zur Brennstoffzelle eine Lithium-Ionen-Batterie. Das intelligente Zusammenspiel zwischen Batterie und Brennstoffzelle sowie kurze Betankungszeiten machen den GLC F-CELL zu einem dynamischen, alltagstauglichen Fahrzeug für die Langstrecke. Zwei Karbonfaserummantelte Tanks im Fahrzeugboden fassen 4,4 kg Wasserstoff. Dank der 700-bar-Tanktechnologie ist der Wasserstoffvorrat innerhalb von nur drei Minuten aufgefüllt – so schnell, wie man es von einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor gewohnt ist. Bei einem Wasserstoffverbrauch von rund 1 kg/100 km schafft der GLC F-CELL rund 430 wasserstoffbasierte km¹ im NEFZ; im Hybridmodus kommen noch einmal bis zu 51 km¹ bei vollgeladener Batterie dazu. Eine Leistung von 155 kW sorgt gleichzeitig für Fahrdynamik.

Der EQC (Stromverbrauch kombiniert: 22,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)², der erste vollelektrische SUV von Mercedes-Benz, feierte Anfang September in Stockholm seine Weltpremiere. Er wird im Jahr 2019 in Serie gehen, danach kommen weitere EQ Modelle in rascher Folge.

smart ist auf dem besten Weg, bis zum Jahr 2020 eine rein elektrische Marke zu werden. Die batterieelektrischen smart Modelle verbinden die Agilität des smart mit lokal emissionsfreiem Fahren – die ideale Kombination für urbane Mobilität.

Die Elektromobilität denken wir ganzheitlich. Zur Umsetzung der Recyclingprozesskette und Sicherung des künftigen Rohstoffbedarfes für die Elektromobilität beteiligt sich die Daimler AG aktiv an der Forschung und Entwicklung von neuen Recyclingtechnologien. Mit der Gründung der hundertprozentigen Tochter Mercedes-Benz Energy GmbH fokussieren wir uns beispielweise auf die Wiederverwendung der Batterie (Re-Use). Denn der Lebenszyklus muss nicht mit dem Automobilbetrieb enden, Batterien lassen sich für stationäre Speicher weiterverwenden. Auch Batteriesysteme, die noch nicht in Elektroautos zum Einsatz kamen, sondern als Ersatzteile vorgehalten werden, lassen sich als Energiespeicher zweitverwenden. Ein Großspeicher aus elektroautomobilen Batteriemodulen ging Ende Juni 2018 in Elverlingsen/Südwestfalen in Betrieb. Dort werden als »lebendes Ersatzteilager« 1.920 Batteriemodule für den elektrischen smart der dritten Generation bevoorratet.

¹ Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst für das Zertifizierungsverfahren nach Maßgabe des WLTP-Prüfverfahrens unverbindlich ermittelt und in NEFZ-Werte korrielt. Eine EG-Typgenehmigung und Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

² Angaben zum Stromverbrauch und zu den CO₂-Emissionen sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst unverbindlich ermittelt. Die Angaben zur Reichweite sind ebenfalls vorläufig und unverbindlich. Eine EG-Typgenehmigung und eine Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

Moderne Verbrennungsmotoren sind weiterhin unverzichtbar

Noch über viele Jahre hinweg wird der Verbrennungsmotor das Rückgrat der globalen individuellen Mobilität bleiben. Umso wichtiger ist daher seine konsequente Weiterentwicklung hinsichtlich Effizienz und Umweltfreundlichkeit. Im Berichtsjahr haben wir unsere Motorenoffensive bei Mercedes-Benz planmäßig fortgesetzt und ausgebaut. Unsere neuen, hocheffizienten Vier- und Sechszylindermotoren als Diesel und Benziner sind jetzt bereits in einer Vielzahl von Modellen erhältlich.

Unsere »Vision vom unfallfreien Fahren«

Fahrzeugsicherheit gehört zu unseren Kernkompetenzen und ist zentraler Bestandteil unserer Produktstrategie. Unsere Vision vom unfallfreien Fahren treibt uns auch weiterhin an, Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer so sicher wie möglich zu gestalten.

Beginnend mit der im Mai 2018 eingeführten neuen A-Klasse können unsere Fahrzeuge der Kompaktklasse mit Fahrassistenzsystemen zur kooperativen Unterstützung des Fahrers ausgestattet werden, die vor Kurzem noch der S-Klasse vorbehalten waren. Dazu gehört auch teilautomatisiertes Fahren. Das von unseren Ingenieuren erreichte hohe Niveau bei der Aktiven Sicherheit, nämlich der Vermeidung von Unfällen und gleichzeitig der komfortablen Unterstützung des Fahrers, unterstreicht auch der neue GLE: Einige Intelligent-Drive-Funktionen seines Fahrassistenz-Pakets sind auch über das SUV-Segment hinaus wegweisend. So kann der Aktive Stau-Assistent im neuen GLE Staus frühzeitig erkennen, den Fahrer im Stopp-and-go-Verkehr bis ca. 60 km/h aktiv unterstützen und sogar beim Bilden einer Rettungsgasse assistieren.

Gute Sicht bedeutet hohe Sicherheit. Quer durch unsere Modellpalette sind heute MULTIBEAM LED mit dem Adaptive Fernlicht-Assistent Plus erhältlich. Dieser kann die LED der Scheinwerfer einzeln steuern und dadurch Leuchtwerte und Form des Lichtkegels permanent der aktuellen Verkehrssituation anpassen. In einer Kleinserie von Mercedes-Maybach erproben wir derzeit den nächsten Technologiesprung beim Licht in Kundenhand: DIGITAL LIGHT. Mit einer Präzision von mehr als zwei Millionen Pixeln Auflösung ist das softwaregesteuerte Licht wegweisend bei Fahrerassistenz, Performance und Kommunikation.

Lkw und Busse der Zukunft

Unsere Kunden bewegen die Welt: Waren, Menschen, Ideen. Unsere gemeinsame Aufgabe bei Daimler Trucks & Buses ist es, sie dabei bestmöglich zu unterstützen. Wir entwickeln die Fahrzeuge und Services, mit denen sie unsere Gesellschaft heute und morgen voranbringen: effizient, sicher, zuverlässig. Dazu bringen wir nun auch wichtige neue Technologien wie das elektrische und das teilautomatisierte Fahren in Serie, und zwar marken-, sparten- und regionenübergreifend. Damit machen wir den Waren- und Personenverkehr weltweit noch sicherer und nachhaltiger und unsere Kunden noch erfolgreicher. Dabei gilt: Wir hören unseren Kunden erst vor Ort zu und entwickeln dann die passenden Lösungen.

Daimler Trucks: effizient und elektrisch

Im September 2018 feierte der neue Mercedes-Benz Actros seine Weltpremiere. Das Flaggschiff der Marke Mercedes-Benz für den Fernverkehr hebt die Effizienz für die Unternehmen, den Bedienungskomfort für den Fahrer und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer auf ein neues Niveau. Im Vergleich zum Vorgänger konnte der Verbrauch weiter reduziert werden. Zur verbesserten Aerodynamik trägt neben den neuen, aerodynamisch verbesserten Windleitteilen vor allem die weltweit erste MirrorCam in einem Serien-Lkw bei. Sie ersetzt künftig die großen Außenspiegel. Die vorausschauende Tempomat- und Getriebesteuerung Predictive Powertrain Control (PPC) ist dank erweitertem Kartenmaterial zusätzlich zum Fernverkehrs-einsatz jetzt auch auf Überlandstrecken abseits der Autobahn einsetzbar.

Der neue Actros ist künftig für Kunden auch mit einem Gasantrieb erhältlich. Deutlich geringere CO₂-Emissionen beim Betrieb mit Erdgas und nochmals eine deutliche Verbesserung der CO₂-Bilanz bei Verwendung von Bio-Erdgas, dazu niedrige Geräuschemissionen und keinerlei Feinstaubemissionen aus dem Antriebsmotor – mit dem neuen Actros NGT bietet Mercedes-Benz Lkw auch die Vorteile dieses Antriebs an.

Über die Effizienzsteigerung für konventionelle Antriebe hinausgehend arbeitet Daimler Trucks an elektrischen Nutzfahrzeugen, die herausragenden Nutzen für Kunden und Umwelt mit sich bringen – nachhaltig, vollektrisch, leise und lokal emissionsfrei. Dabei achtet das Unternehmen sowohl im Sinne seiner Shareholder als auch seiner Kunden darauf, in welchen Einsatzfeldern E-Mobilität auch wirtschaftlich ist. Im Jahr 2018 präsentierte Daimler Trucks der Öffentlichkeit erstmals vollektrische Lkw über alle Segmente hinweg: vom FUSO eCanter im leichten Segment über den Freightliner eM2 im mittelschweren Segment bis hin zum Mercedes-Benz eActros, Freightliner eCascadia und FUSO Vision One im schweren Segment. Mit dem FUSO eCanter und dem Mercedes-Benz eActros sind bereits Fahrzeuge für die Erprobung unter realen Bedingungen im Einsatz bei Kunden in den USA, in Europa und Japan. Im Dezember 2018 hat Freightliner den ersten Freightliner eM2 an einen Kunden in den USA übergeben. Der Freightliner eCascadia und der eM2 sind insbesondere auf den Bedarf der Kunden an elektrischen Nutzfahrzeugen ausgerichtet, die feste, vorhersehbare Strecken im lokalen Verteilverkehr bedienen.

Im Juni 2018 haben wir alle E-Aktivitäten für Trucks und Busse übergreifend unter dem Dach der E-Mobility Group gebündelt. Die E-Mobility Group definiert marken- und spartenübergreifend die Strategie für sämtliche Elektrokomponenten sowie komplettete Elektrofahrzeuge. Darüber hinaus erarbeitet sie eine weltweit einheitliche Architektur, vergleichbar mit der erfolgreichen globalen Plattformstrategie bei konventionellen Antrieben und Aggregaten. Ihre Mitarbeiter sind an zahlreichen Standorten im weltweiten Netz des Unternehmens tätig, unter anderem in Portland/USA, Stuttgart und Kawasaki/Japan.

Daimler Trucks: sicher und automatisiert

Der neue Mercedes-Benz Actros setzt auch neue Maßstäbe im Hinblick auf Sicherheit und teilautomatisiertes Fahren. Nur vier Jahre nach der Präsentation des voll automatisiert fahrenden Mercedes-Benz Future Trucks 2025 bringt das Unternehmen mit dem neuen Active Drive Assist erstmals ein teilautomatisiertes Assistenzsystem (Level 2) in einen Serien-Lkw. Der Active Drive Assist ermöglicht dem Fahrer in einem Serien-Lkw teilautomatisiertes Fahren in allen Geschwindigkeitsbereichen. Neu sind die aktive Querführung und die Verbindung von Längs- und Querführung durch die Fusion von Radar- und Kamerainformationen. Der Active Drive Assist ermöglicht das Zusammenspiel von Abstandshalte-Assistent mit Stop-and-go-Funktion und dem Spurhalte-Assistent. Während die Verantwortung für die Überwachung des Verkehrsgeschehens weiterhin beim Fahrer liegt, entlastet ihn das System deutlich und leistet einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit auf der Straße. Daimler Trucks bietet das teilautomatisierte Fahren (Level 2) ab 2019 auch seinen Freightliner-Kunden in Nordamerika unter dem Namen Detroit Assurance 5.0 an. Kunden in Asien sollen im gleichen Jahr ebenfalls die Level-2-Funktionen im FUSO Super Great nutzen können.

Ebenso im neuen Mercedes-Benz Actros verbaut ist die neueste Generation des bewährten Notbremsassistenten Active Brake Assist. Der Active Brake Assist 5 unterstützt den Fahrer, wenn ein Auffahrunfall oder eine Kollision mit einer querenden, entgegenkommenden oder in der eigenen Spur laufenden Person droht – im Bedarfsfall auch mit einer automatischen Vollbremsung. Auch der Active Brake Assist 5 arbeitet mit einer Kombination aus Radar- und Kamerasystem. Damit kann das System den Raum vor dem Fahrzeug noch besser überwachen und besser auf Personen reagieren. Schließlich trägt auch der Abbiegeassistent dazu bei, die schwächsten Verkehrsteilnehmer überhaupt zu schützen: Radfahrer und Fußgänger. Dieses System gibt es seit Frühjahr 2018 in den schweren Mercedes-Benz Lkw-Baureihen Actros, Antos und Arocs sowie im Econic. Für die asiatischen Märkte kommt das System auch im FUSO Super Great zum Einsatz.

Daimler Trucks: zuverlässig und vernetzt

Nutzfahrzeuge von Daimler Trucks & Buses müssen zuverlässig sein. Unnötige Ausfallzeiten hindern den Kunden daran, sein Geschäft erfolgreich zu betreiben. Daher hat die Zuverlässigkeit der Produkte jederzeit hohe Priorität. Bevor die Fahrzeuge in Serienproduktion gehen, testet das Unternehmen sie bereits auf Millionen von Kilometern unter schwersten Bedingungen rund um den Globus. Darüber hinaus arbeitet Daimler kontinuierlich daran, die Verfügbarkeit von Lkw und Bussen weiter zu erhöhen. Hierbei spielen Digitalisierung und Vernetzung eine entscheidende Rolle. Inzwischen sind mehrere Hunderttausend vernetzte Nutzfahrzeuge von Daimler im Einsatz.

Herzstück aller Konnektivitätslösungen in den Lkw von Daimler Trucks ist das Truck Data Center. Es empfängt Daten von den Sensoren und Kameras im Lkw und wertet diese für unterschiedliche Anwendungen aus. Gleichzeitig ist es die Schnittstelle für sämtliche Vernetzungsdienste und damit zuständig für die Außenkommunikation des Lkw. Dieses Verbindungsmodul ist die technologische Basis für die Konnektivitätsdienste Fleetboard und Mercedes-Benz Uptime sowie die Telematiklösungen Detroit Connect für die Marke Freightliner und Truckconnect für FUSO. Wie ein modernes Smartphone kommuniziert das Truck Data Center via Bluetooth, Mobilfunk oder GPS mit der Infrastruktur, mit anderen Fahrzeugen sowie weiteren am Logistik-

prozess beteiligten Instanzen. Über das Truck Data Center ist ein Lkw von Daimler Trucks permanent mit der Cloud verbunden und wird Teil des Internet of Things.

Auf der IAA Nutzfahrzeuge präsentierte Fleetboard im September 2018 erstmals die neue Kundenoberfläche, die wir den Fleetboard-Kunden ab dem Frühjahr 2019 anbieten wollen. Bei der Weiterentwicklung des Fleetboard-Cockpits handelt es sich um eine neue intuitiv bedienbare webbasierte Oberfläche, auf der alle Daten aus den jeweilig gebuchten Fleetboard-Diensten übersichtlich vereint werden. Seit Juli 2018 steht darüber hinaus die weiterentwickelte kostenlose App Fleetboard Driver im Apple App Store und im Google Play Store zum Download bereit.

Mit Mercedes-Benz Uptime verfolgen wir das klare Ziel, Fahrzeugausfälle fortlaufend zu minimieren und planbar zu machen – und so die Fahrzeugverfügbarkeit für Kunden immer weiter zu steigern. Durch die ständige Kommunikation aller vernetzten Systeme an Bord werden täglich mehrere Gigabyte Daten pro Truck generiert, die für unterschiedliche Fahrzeugdiagnosen genutzt werden können. Mercedes-Benz Uptime gelingt es, nach der Datenerfassung im Truck innerhalb von 240 Sekunden Handlungsempfehlungen für die Werkstatt vollautomatisch beim Händler einzuspielen. In den mehr als 1.500 für Mercedes-Benz Uptime zertifizierten Mercedes-Benz Retail Betrieben in Europa führt dies zum Beispiel zu einer deutlich kürzeren Diagnosezeit für den Eingangstest in der Werkstatt.

Vergleichbare Konnektivitätslösungen können Kunden von Daimler Trucks in Nordamerika mit den Services von Detroit Connect und Detroit Assurance bei Freightliner nutzen. In Asien bietet FUSO seinen Kunden die Konnektivitätslösung Truckconnect aktuell im neuen Super Great an.

Mercedes-Benz Vans: Transporter mit Elektroantrieb

Mercedes-Benz Vans plant, alle gewerblichen Baureihen mit Elektroantrieb anzubieten. Den Anfang machte der mittelgroße eVito, der seit November 2018 verfügbar ist. Er ist das zweite vollelektrische Serienmodell von Mercedes-Benz Vans nach dem Vito E-CELL aus dem Jahr 2010. Mit einer Reichweite von 149 – 189 km^{1,2} bringt der Mid-Size Van beste Voraussetzungen beispielsweise für den innerstädtischen Liefer- und Gewerbeverkehr mit. Dabei lässt sich die Batterie innerhalb von rund sechs Stunden vollständig aufladen. Zusätzlich kann der Kunde zwischen zwei Optionen in Bezug auf die Höchstgeschwindigkeit wählen – einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für den Stadtverkehr und in Ballungszentren bei gleichzeitiger Schonung der Energiereserven und größerer Reichweite sowie einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h oder 120 km/h, wenn auch Autobahnfahrten erforderlich sind. Auf den elektrischen Vito für den Güterverkehr folgen im Jahr 2019 der eVito Tourer für den Personenverkehr und der eSprinter.

¹ Die Reichweite ist abhängig von der Fahrzeugkonfiguration, insbesondere von der Auswahl der Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung. Stromverbrauch und Reichweite wurden auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt.

² Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, Straßen- und Verkehrsbedingungen, Außentemperatur, Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann gegebenenfalls abweichen.

Mercedes-Benz Vans: innovative Transporterlösungen

Mehr denn je macht Mercedes-Benz Vans die Auswahl des passenden Antriebskonzepts vom Kundennutzen abhängig. Mit in Betracht gezogen werden neben der Fahrzeugtechnik auch Systemgewicht, Lade- oder Betankungszeit, Reichweite und Wirtschaftlichkeit. Mit der Brennstoffzelle ergänzt Mercedes-Benz Vans die eDrive@VANs-Strategie. Der Concept Sprinter F-CELL zeigt am Beispiel eines teilintegrierten Reisemobils die gesamte Bandbreite der charakteristischen Vorteile einer Brennstoffzelle von einer hohen Reichweite bis zur lokal emissionsfreien Mobilität – Eigenschaften, die auch für andere Einsatzzwecke wie beispielsweise bei längeren Kurierfahrten oder für Kleinbusse im interurbanen Betrieb hervorragend geeignet sind.

Zur eDrive@VANs-Strategie gehört jedoch nicht nur die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, sondern auch die Gestaltung einer Gesamtsystemlösung für den jeweiligen Fuhrpark. Dazu zählen beispielsweise die Beratung bei der Auswahl des Fahrzeugs, die Unterstützung mit Tools wie der eVAN Ready App oder die ganzheitliche Betrachtung der Total Cost of Ownership. Die Integration eines intelligenten Ladeinfrastrukturkonzepts schafft zusätzlich die Voraussetzungen dafür, mit einem gewerblichen Fuhrpark Ressourcen zu schonen und wirtschaftlich konkurrenzfähig zu bleiben.

Mit dem Vision URBANETIC präsentiert Mercedes-Benz Vans unter autonomous@Vans in Ergänzung zu den Elektrifizierungslösungen ein revolutionäres Mobilitätskonzept, das zeigt, wie die autonome Zukunft der Mobilität aussehen kann. Der Vision URBANETIC hebt die Trennung von Personenbeförderung und Gütertransport durch ein innovatives Wechselkonzept auf und ermöglicht eine bedarfsgerechte, nachhaltige und effiziente Beförderung von Personen und Gütern. Damit erfüllt der Vision URBANETIC die Bedürfnisse von Städten, Unternehmen unterschiedlichster Branchen sowie Stadtbewohnern und Reisenden auf innovative Weise. Das Konzept soll die Verkehrsströme reduzieren, innerstädtische Infrastrukturen entlasten und so zu einer neuen urbanen Lebensqualität beitragen.  S. 28f.

digital@Vans bündelt die innovativen Lösungen im Bereich Digitalisierung. Unter der Marke Mercedes PRO fasst Mercedes-Benz Vans webbasiert alle digitalen Dienstleistungen und Lösungen für die täglichen Anforderungen seiner Kunden zusammen, vom Kleinstgewerbe bis hin zum Großkunden. Dabei optimiert Mercedes PRO beispielsweise die Kommunikation zwischen Fuhrparkmanager, Fahrzeug und Fahrer. Darüber hinaus ermöglicht es die Online-Steuering von Aufträgen und die Abfrage von Fahrzeuginformationen wie Standort, Tankfüllstand oder Wartungsintervalle nahezu in Echtzeit.

Effiziente und saubere Antriebstechnologie für Busse

Im Busbereich ist Daimler bei der Abgasnachbehandlung weit fortgeschritten: Alle Baureihen der Marken Mercedes-Benz und Setra waren schon frühzeitig mit Euro-VI-Technik verfügbar. Trotz dieser deutlich aufwendigeren Abgasbehandlungssysteme haben wir durch den Einsatz der neuen Mercedes-Benz Motoren bei unseren bereits sparsamen Fahrzeugen weitere Verbrauchsreduzierungen bei gleichzeitig erhöhter Leistungsfähigkeit realisiert. Beim neuen Reisebus Mercedes-Benz Tourismo sinkt der Kraftstoffverbrauch vor allem durch die rundum optimierte Aerodynamik und die komplett neu gestaltete leichtere Karosserie. Eine Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der Emissionen erfolgt auch durch die neuen Sonderausstattungen wie das vorausschauende Predictive Powertrain Control (PPC) oder Eco Driver Feedback (EDF).

Auch der Mercedes-Benz Citaro NGT mit dem neu entwickelten Gasmotor M 936 trägt dazu bei, den Öffentlichen Personennahverkehr in Städten umweltfreundlicher zu gestalten. Im Vergleich zum Vorgängermodell ist der Citaro NGT nochmals effizienter. Mit Bio-Erdgas wird die CO₂-Bilanz erneut deutlich verbessert.

Beim Mercedes-Benz Citaro hybrid sinkt der Kraftstoffverbrauch des bereits sehr effizienten konventionellen Citaro mit der neuen elektrohydraulischen Lenkung nochmals – abhängig vom Einsatz und von der Fahrzeugausführung. Der Hybridantrieb ist für eine Vielzahl von Modellvarianten des Stadtbus-Bestsellers Citaro erhältlich, auch für den erdgasbetriebenen Citaro NGT. Für die Verkehrsbetriebe machen sich die niedrigeren Kraftstoffverbräuche schnell bezahlt, und Umwelt und Gesellschaft profitieren von geringeren Emissionen.

Mit dem neuen, vollelektrisch angetriebenen Mercedes-Benz eCitaro, der auf der IAA Nutzfahrzeuge 2018 seine Weltpremiere feierte, haben wir einen wichtigen Baustein für einen umweltschonenden öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit emissionsarmen und lokal emissionsfreien Bussen in unserem Portfolio.  S. 20f.

Innovative Sicherheits- und Assistenzsysteme für Busse

Mit neuen Sicherheits- und Assistenzsystemen zeigen wir, dass Sicherheit bei unseren Bussen höchste Priorität hat. Der Notbremsassistent Active Brake Assist 4 wird ab dem Jahr 2019 Serienausstattung in allen Reisebussen von Mercedes-Benz und Setra. Er warnt den Fahrer vor einer Kollision mit Fußgängern und leitet bei vorausfahrenden und stehenden Hindernissen automatisch eine Vollbremsung ein. Der erste aktive Bremsassistent für Stadtlinienbusse, der Preventive Brake Assist, ist ab 2019 optional für die gesamte Modelfamilie des Mercedes-Benz Citaro und den Mercedes-Benz Conecto lieferbar. Der radarbasierter Abbiegeassistent Sideguard Assist mit Personenerkennung für Busse unterstützt den Fahrer beim kritischen Rechtsabbiegen. Er ist für alle Ausführungen des Mercedes-Benz Citaro, den Tourismo sowie alle Setra Reisebusse der ComfortClass 500 und TopClass 500 lieferbar.

Ganzheitlicher Ansatz im Umweltschutz

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

Bereits in den ersten Phasen der Entwicklung entscheidet sich weitgehend, welche ökologischen Lasten ein Fahrzeug verursacht. Je früher die umweltgerechte Produktentwicklung (Design for Environment, DfE) in den Entwicklungsprozess integriert ist, desto effizienter können die Umweltauswirkungen minimiert werden.  S. 206 ff.

CO₂-Emissionen bei Pkw

Im Berichtsjahr sind die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Gesamtflotte von Mercedes-Benz Cars in Europa (EU28 + Island) auf 132 (i. V. 125) g/km (NEFZ) gestiegen. Durch die Umstellung

des gesetzlich vorgegebenen Messzyklus der CO₂-Emissionen der Einzelfahrzeuge von NEFZ auf WLTP hat sich unser Flottenwert deutlich erhöht. Gleichzeitig trugen die Verschiebung des Absatzes weg vom Diesel hin zum Benziner sowie der weiter steigende Absatz von größeren SUVs und Allradfahrzeuge zur Erhöhung des CO₂-Flottenwerts bei.

Da bis September 2019 alle Fahrzeugmodelle nach WLTP zertifiziert sein werden, rechnen wir für 2019 trotz weiterer Fortschritte bei der Verbrauchsreduzierung unserer Fahrzeuge nur mit einem geringfügig niedrigeren CO₂-Flottenwert, bevor 2020 aufgrund der Fahrzeugelektrifizierung eine erhebliche Verringerung des CO₂-Flottenwertes zum Tragen kommen soll.

Vertiefende Informationen hierzu finden Sie im Kapitel »Nichtfinanzieller Bericht« dieses Geschäftsberichts.  S. 206 ff.

Zukunftsplan für Dieselfahrzeuge

Unser Zukunftsplan Diesel umfasst die Entwicklung von Software-Updates für insgesamt deutlich über 3 Mio. Fahrzeuge in Kundenhand – davon deutlich mehr als 1 Mio. in Deutschland. Mit den Updates verbessern wir das NO_x-Emissionsverhalten um 25 bis 30 % im Durchschnitt der Fahrzeuge. Der Nachweis dafür erfolgt in dem mit den Behörden abgestimmten Messzyklus (WLTC 1, 2, 3).

Nach Gesprächen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Juni 2018 führt Daimler auf Anordnung des KBA einen verpflichtenden Rückruf für rund 690.000 Fahrzeuge in Europa (davon rund 280.000 in Deutschland) durch. Der überwiegende Teil dieser Fahrzeuge war bereits Bestandteil der im Juli 2017 angekündigten freiwilligen Servicemaßnahme. Die Maßnahmen werden in enger Zusammenarbeit mit den deutschen Zulassungsbehörden durchgeführt.

Daimler unterstützt das Konzept der deutschen Bundesregierung für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität. Mit einem attraktiven Prämienprogramm in den definierten Schwerpunktregionen beschleunigen wir die Erneuerung des Fahrzeugbestands. Daimler leistet damit einen erheblichen Beitrag zum Konzept der Bundesregierung, um etwaige Nachteile für Diesel-Fahrer zu verhindern.

Ebenfalls hat Daimler bereits nach dem Koalitionsbeschluss Anfang Oktober 2018 angekündigt, sich im Rahmen des Konzeptes der deutschen Bundesregierung für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität auch an einem Hardwearnachrüstungsprogramm für Diesel-Fahrzeuge in den festgelegten Schwerpunktregionen zu beteiligen. Vor diesem Hintergrund ist Daimler bereit, für Mercedes-Benz Kunden mit Euro-5-Diesel-Fahrzeugen in den Schwerpunktregionen die Kosten einer Hardwearnachrüstung bis zu einem Maximalbetrag von 3.000 Euro zu übernehmen. Die Nachrüstung muss durch einen Drittanbieter entwickelt und angeboten und vom Kraftfahrt-Bundesamt genehmigt werden. Sie muss nachweislich dazu berechtigen, in bestimmten Städten auch in Straßen mit Fahrverboten einzufahren. Daimlers Ziel ist es, im Interesse der Kunden für Klarheit zu sorgen, welche Hardwarelösungen von Drittanbietern überhaupt angeboten werden können und zu welchem Zeitpunkt.

Weiterführende Informationen hierzu finden Sie im Kapitel »Nichtfinanzieller Bericht« dieses Geschäftsberichts.

 S. 206 ff.

Ressourcenschonung: durchgehend hohe

Recyclingfähigkeit

Um die Umweltverträglichkeit eines Fahrzeugs bewerten zu können, betrachten wir die Emissionen und den Ressourcenverbrauch über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Während der Entwicklung eines Fahrzeugs erstellen wir für jedes Fahrzeugmodell ein Recyclingkonzept, in dem alle Bauteile und Werkstoffe auf ihre Eignung für die verschiedenen Stufen des Recyclingprozesses hin analysiert werden. Dadurch sind alle Mercedes-Benz Pkw-Modelle zu 85 % stofflich recyclingfähig und zu 95 % verwertbar. Schwerpunkte unseres Engagements im Recyclingbereich sind dabei:

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

Umweltschutz in der Produktion

Daimler folgt einem integrierten Ansatz des Umweltschutzes. Wir setzen an den Ursachen möglicher Umweltbeeinträchtigungen an.

Vor diesem Hintergrund haben wir an unseren Produktionsstandorten Umweltmanagementsysteme mit dem Ziel etabliert, effiziente und qualitätsgerechte Leistung rechtskonform, umweltschonend und sicher zu erbringen. Des Weiteren werden Umweltrisikobewertungen an allen mehrheitlich im Besitz des Konzerns befindlichen Produktionsstandorten durchgeführt. Ein hohes Niveau der Luftreinhaltung, des Klimaschutzes und des Ressourcenschutzes (Wassernutzung, Abfallwirtschaft, Bodenschutz) wird angestrebt und durch Daimler-Konzernstandards unterstützt.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist der Klimaschutz in unseren Werken. Mercedes-Benz Cars stellt in Deutschland und Europa die Weichen für eine »grüne« Produktion. Alle deutschen Werke sollen bis zum Jahr 2022 über eine CO₂-neutrale Energieversorgung verfügen. Die Vorbereitungen für die Nutzung von ausschließlich grünem Strom für eine klimafreundliche Produktion in Europa sind bereits weit fortgeschritten. Unsere Fahrzeug- und Powertrain-Werke in Bremen, Rastatt, Sindelfingen, Berlin, Hamburg, Kamenz, Kölleda und Stuttgart-Untertürkheim kaufen Strom zu oder betreiben eigene Kraftwerke. Dabei soll zugekaufter Strom künftig zu 100 Prozent nachweisbar aus regenerativen Quellen wie Wind- und Wasserkraft stammen. Dies entspricht circa drei Vierteln des gesamten Strombedarfs unserer deutschen Werke. Der Rest wird in eigenen hocheffizienten Gas-Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen erzeugt. Die dabei entstehenden CO₂-Emissionen wollen wir durch qualifizierte Kompressionsprojekte ausgleichen. Dies gilt auch für alle anderen Energiebezüge der Werke, wie zum Beispiel Erdgas zur Gebäudeheizung oder Kraftstoffe für den innerbetrieblichen Verkehr.

Vertiefende Informationen hierzu finden Sie im Kapitel »Nichtfinanzieller Bericht« dieses Geschäftsberichts.  S. 206 ff.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Personalstand leicht gestiegen

Zum 31. Dezember 2018 waren im Daimler-Konzern insgesamt 298.683 (i.V. 289.321) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Wie im Geschäftsbericht 2017 prognostiziert, ist die Zahl der Beschäftigten leicht gewachsen (+3%). Maßgeblich dafür war die insgesamt gute Geschäftslage. Der Personalstand ist im Jahr 2018 in allen Geschäftsfeldern gestiegen. ↗**B.39**

In Deutschland hat sich der Personalstand auf 174.663 (i.V. 172.089) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erhöht. Während die Belegschaft im Jahr 2018 in den USA auf 26.310 (i.V. 23.513) und in Brasilien auf 10.307 (i.V. 9.800) gewachsen ist, blieb die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Japan mit 9.918 (i.V. 10.016) auf Vorjahresniveau. ↗**B.38** Die Belegschaft unserer konsolidierten Tochtergesellschaften in China lag am Jahresende bei 4.424 (i.V. 4.099). In der Daimler AG waren zum Ende des Berichtsjahrs 149.797 (i.V. 148.953) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt.

Weltweit haben wir interne Dienstleistungen, wie beispielsweise Finanzprozesse, Human-Resources (HR) – sowie IT- und Entwicklungsaufgaben, Vertriebsfunktionen und bestimmte Standortdienstleistungen, in sogenannten Shared Service Centern gebündelt. Ein Teil dieser Shared Service Center wird aufgrund des fehlenden Einflusses auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage nicht konsolidiert; in diesen Gesellschaften waren Ende 2018 rund 11.900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig.

Ebenfalls nicht in der Gesamtbelegschaft des Konzerns enthalten sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Unternehmen, die wir gemeinsam mit chinesischen Partnern betreiben; am 31. Dezember 2018 waren das rund 19.900 Beschäftigte (i.V. 19.900).

Personalstrategie

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

Hohe Attraktivität als Arbeitgeber

Unsere Aktivitäten und Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität zielen darauf ab, im Wettbewerb um fähige Talente ausreichend Fach- und Führungskräfte mit entsprechender Qualifikation für unser Unternehmen zu gewinnen und sie an das Unternehmen zu binden. Kernziele sind dabei, eine attraktive und faire Vergütung sicherzustellen und für eine Arbeitskultur zu sorgen, die die Leistungsfähigkeit, Motivation und Zufriedenheit unserer Mitarbeiter und Führungskräfte fördert.

Die heutigen Lebens- und Arbeitsbedingungen erfordern eine flexible Gestaltung der Arbeitszeit nach individuellen Bedürfnissen. Unser Ansatz lautet deshalb: Leistung fordern und fördern, nicht Anwesenheit. So stärken wir die Leistungsfähigkeit unserer Beschäftigten gerade im Hinblick auf die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben.

Diversity Management

Mit dem Statement »Diversity shapes our future« unterstreichen wir bei Daimler die Bedeutung von Diversity Management als strategischem Erfolgsfaktor. Das Diversity Management schafft die Voraussetzungen dafür, der Vielfalt unserer Kunden, Lieferanten und Investoren zu begegnen.

B.38

Mitarbeiter am 31.12.2018

nach Regionen

Deutschland	58,5 %
Europa, ohne Deutschland	14,3 %
USA	8,8 %
Brasilien	3,5 %
Japan	3,3 %
China*	1,5 %
Sonstige	10,1 %

* ohne nicht konsolidierte Beteiligungsgesellschaften



B.39

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern

	2018	2017	18/17
Beschäftigte (31.12.)			Veränd. in %
Daimler-Konzern	298.683	289.321	+3
Mercedes-Benz Cars	145.436	142.666	+2
Daimler Trucks	82.953	79.483	+4
Mercedes-Benz Vans	26.210	25.255	+4
Daimler Buses	18.770	18.292	+3
Daimler Financial Services	14.070	13.012	+8
Konzernübergreifende Funktionen & Services	11.244	10.613	+6

Knapp 300.000 Menschen aus über 160 Nationen bilden bei Daimler eine lebendige Mischung aus Kulturen und Lebensweisen. Unseren Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen im Konzern wollen wir bis zum Jahr 2020 auf mindestens 20% erhöhen. Er ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen und lag Ende 2018 bei 18,8% (i. V. 17,6%). Die gezielte Förderung von Frauen unterstützen wir unter anderem durch Mentoring, spezielle Veranstaltungen und Qualifizierungen sowie Mitarbeiterinnennetzwerke.

Um die Vorgaben des Gesetzes zur gleichberechtigten Teilnahme von Frauen und Männern an Führungspositionen zu erfüllen, hat der Vorstand für die beiden Managementebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen für den Frauenanteil und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Bei allen Zielgrößen haben wir branchenspezifische Gegebenheiten berücksichtigt.

Weitergehende Informationen hierzu sind im Kapitel »Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance Bericht« auf den  S. 191 ff. des Geschäftsberichts dargestellt.

Nachwuchssicherung

Daimler geht bei seiner Nachwuchssicherung ganzheitlich vor. Diese beginnt bei Angeboten für Kinder und Jugendliche, zum Beispiel im Rahmen unserer Initiative Genius, und reicht bis zu umfangreichen Aktivitäten, Talenten über Social Media, Hackathons, Wettbewerbe und Praktika verschiedenste Kontaktmöglichkeiten zum Unternehmen zu bieten. Nach dem Studium stellen unsere internationalen Traineeprogramme und Direkt-einstiegsmöglichkeiten attraktive Möglichkeiten dar, in unserem Unternehmen durchzustarten.

Mitarbeiterqualifizierung

Unsere Beschäftigten erhalten während ihres gesamten Berufslebens Qualifizierungs- und Weiterentwicklungsmöglichkeiten, die ihre Leistungs- und Innovationsfähigkeit dauerhaft unterstützen. Arbeitsplatznahe Lernen, E-Learnings, Seminare, Workshops, der Besuch von Fachtagungen oder berufsbegleitende Studienförderprogramme sind Beispiele unserer betrieblichen Qualifizierungsangebote.

Gesundheitsmanagement und Sicherheit am Arbeitsplatz

Gesunde und motivierte Beschäftigte sind wichtig für unsere Wettbewerbsfähigkeit. Deswegen fördern wir die Sicherheit und Gesundheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einer Vielzahl von Angeboten: adäquaten Schutzmaßnahmen, Ergonomie, medizinischer Betreuung, Ernährungsberatung, individuellen Bewegungsangeboten und vielem mehr. Für die Sicherheit bei der Arbeit und die Gesundheitsförderung sorgt unser Bereich Health & Safety, der die verschiedenen Handlungsfelder abstimmt, koordiniert und kontrolliert.

Weitere Informationen zu Arbeitnehmerbelangen finden Sie im Nichtfinanziellen Bericht auf den  S. 210ff.

Gesellschaftliche Verantwortung

Ziele unseres gesellschaftlichen Engagements

Daimler ist überall auf der Welt präsent. Unternehmerisch erfolgreich zu agieren, gleichzeitig den Fortschritt zu gestalten und zur Weiterentwicklung gesellschaftlichen Zusammenlebens beizutragen, das gehört für uns untrennbar zusammen und ist für uns von elementarer Bedeutung. Vor diesem Hintergrund wollen wir durch unser gesellschaftliches Engagement eine nachhaltige und sichtbare Wirkung für das Gemeinwohl erzielen.

Im Jahr 2018 haben wir rund 66 Mio. € an gemeinnützige Institutionen gespendet sowie in Sponsoring für gesellschaftliche Projekte investiert. Nicht enthalten sind hierbei eigene Stiftungsaktivitäten und von uns selbst initiierte Projekte.

DaimlerWeCare

»Mit unseren Mitarbeitern«, »Für unsere Standorte« und »Rund um den Globus« – diese drei Säulen sind die Basis für unser gesellschaftliches Engagement. Wir ermutigen unsere Beschäftigten, sich in soziale Projekte einzubringen, und gestalten das gesellschaftliche Umfeld unserer Standorte. Zudem wollen wir das Gemeinwesen stärken, Bildung, Wissenschaft, Kunst und Kultur sowie den Naturschutz fördern und Initiativen wie »Mobile Kids« für mehr Sicherheit im Straßenverkehr unterstützen.  B.40

Mit unseren Mitarbeitern

Ein gutes Beispiel für die Initiative unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist ProCent: Die Beschäftigten spenden den Cent-Betrag ihres Nettoeinkommens, Daimler verdoppelt jeden Spenden-Cent. Die gesamte Summe fließt in einen Förderfonds für gemeinnützige Projekte, die die Mitarbeiter vorschlagen können. 2018 wurden rund 230 Projekte für einen Betrag von über 2 Mio. € genehmigt. Im Rahmen dieser Initiative wurden beispielsweise in der Shangri-La International School nahe Kathmandu, Nepal, die Sanitäranlagen renoviert und der Bau einer Biogasanlage finanziert.

Über »Social Days« sowie den »Day of Caring« und andere Mitmachaktionen wie »Schenk ein Lächeln« können unsere Beschäftigten zudem an sozialen Projekten teilnehmen. Im Berichtsjahr beteiligten sich fast 1.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in 43 unterschiedlichen Projekten an den »Social Days«. Einen Sozialprojekteinsatz absolvierten im September des vergangenen Jahres Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des IT-Bereichs auf einem Bio-Bauernhof in Rheinland-Pfalz. Zusammen mit der »Lebenshilfe Bad Dürkheim e. V.« engagierten sie sich beim Umbau des Betriebs, um die Arbeitsplätze von Menschen mit Behinderung zu sichern. All diese Aktivitäten dienen dem guten Zweck und stärken darüber hinaus Motivation und Zusammenhalt innerhalb des Unternehmens.

Für unsere Standorte

Mit den unterschiedlichsten Projekten unterstützen wir nicht nur die gesellschaftliche Entwicklung an unseren Standorten, sondern verbessern auch gezielt die Lebensqualität vor Ort. Begünstigte waren unter anderem verschiedene gemeinnützige Organisationen in Stuttgart, an die wir 45 batterieelektrische smart gespendet haben. Gemeinsam mit der Bürgerstiftung Stuttgart wurde das Projekt »Im E-insatz für meine Stadt« ins Leben gerufen. Mit der Fahrzeugspende unterstützt Daimler das bürgerschaftliche Engagement und die lokal emissionsfreie Mobilität von Ehrenamtlichen.

Rund um den Globus

Weltweit initiieren wir Hilfsprojekte, damit Menschen ihr Leben ohne materielle Not, selbstbestimmt und eigenverantwortlich gestalten können und eine Zukunftsperspektive für nachfolgende Generationen eröffnet wird. Das Kooperationsprojekt »Wasser zum Leben« mit Caritas International ist ein Beispiel für ein internationales Engagement über drei Kontinente hinweg. In Halbwüstenregionen der Projektländer Indien, Brasilien und Mosambik sollen das vorhandene Wasser nachhaltig genutzt und damit die Lebensbedingungen der Menschen verbessert werden. Im Jahr 2018 standen die Überprüfung der Projektergebnisse und die Wirksamkeit der Fördertätigkeiten in Brasilien im Fokus. Familien und Kooperativen wurden dabei unterstützt, sich den schwierigen klimatischen Bedingungen anzupassen, neue Landwirtschaftsansätze zu erproben und Vermarktungswege zu erschließen. Fazit ist: Das Projekt trägt erste Früchte.

Stiftungsförderung

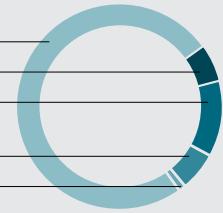
Mit unseren Stiftungen fördern wir auf der ganzen Welt Projekte in den Bereichen Wissenschaft, Forschung und Technik, Bildung sowie Sport. Die Laureus Sport for Good Stiftung nutzt die Kraft des Sports, um Menschen zu verbinden. So können vor allem sozial benachteiligte Kinder und Jugendliche über den Sport ihr Potenzial entdecken und dadurch die Chance auf eine bessere Zukunft erhalten. Mittlerweile gibt es in mehr als 40 Ländern über 150 Laureus-Projekte. Damit werden weltweit über 2 Mio. Kinder unterstützt. Ein Beispiel ist das Projekt Boxgirls Kenya: In Armenvierteln Nairobi betreiben junge, sozial benachteiligte Mädchen Kampfsport, um Traumata zu bewältigen und ihr Selbstbewusstsein zu stärken.

Die Daimler und Benz Stiftung fördert den fachübergreifenden wissenschaftlichen Dialog sowie interdisziplinäre Forschungsvorhaben. Zweck der Stiftung ist die Erarbeitung und Klärung der Wechselbeziehungen zwischen Mensch, Umwelt und Technik. Über die Stiftung werden herausragende junge Wissenschaftler mit Stipendien unterstützt, innovative Forschungsformate eingerichtet sowie Vortragsreihen durchgeführt.

B.40

Spenden und Sponsoring im Jahr 2018

Soziales und Gemeinwesen	75 %
Kunst und Kultur	6 %
Bildung	12 %
Wissenschaft/Technologie/ Umwelt	6 %
Politischer Dialog	1 %



Der Daimler-Fonds im Stifterverband konzentriert sich auf die Förderfelder Strukturprobleme in Forschung und Lehre, Ingenieurwissenschaften sowie die internationale und wissenschaftliche Zusammenarbeit. Seit 1993 wurden so 27 Stiftungs- beziehungsweise Stiftungsjuniorprofessuren im In- und Ausland geschaffen.

Weiterführende Details zu den Förderprojekten und gesellschaftlichen Aktivitäten des Konzerns finden Sie im Daimler-Nachhaltigkeitsbericht und auf unseren Internetseiten unter dem Stichwort Nachhaltigkeit. daimler.com/nachhaltigkeit

Weitere Informationen zu Sozialbelangen finden Sie im Kapitel »Nichtfinanzieller Bericht«. S. 215 ff.

Integrität, Compliance und Recht

Integrität, Compliance und Recht gehören für Daimler untrennbar zum Geschäftsalltag. Wir sind überzeugt: Dauerhaft erfolgreich bleibt nur, wer verantwortungsvoll handelt. Dazu gehört für uns nicht nur, Gesetze einzuhalten, sondern auch, das eigene Handeln an gemeinsamen Werten auszurichten.

Organisatorische Verankerung auf höchster Ebene

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

Kultur der Integrität

Integrität ist einer der vier Unternehmenswerte, die das Fundament unserer Geschäftsaktivitäten bilden. Integrität bedeutet für uns, nach ethischen Grundsätzen zu handeln. Das heißt, wir haben nicht nur den Anspruch, geltende Gesetze, interne Regelungen und freiwillige Selbstverpflichtungen einzuhalten, sondern darüber hinaus unsere Unternehmenswerte zu leben, schwierige Entscheidungen bewusst zu treffen und auch kritische Themen anzusprechen. Die Grundsätze unserer Integritätskultur sollen von allen Mitarbeitern wie auch von unseren Geschäftspartnern getragen und aus Überzeugung gelebt werden.

Im Berichtsjahr haben wir den Fokus besonders auf die strategische Weiterentwicklung von Integrität gelegt und hierbei auch gesellschaftliche Entwicklungen mit einbezogen. Die Umsetzung der abgeleiteten Maßnahmen beginnt 2019. Zudem haben wir 2018 eine Pilotbefragung entwickelt und durchgeführt, um die Wirksamkeit unserer Integritätsmaßnahmen zu messen und sie auf dieser Basis weiterzuentwickeln. 2019 soll darauf aufbauend eine weitergehende Befragung erfolgen. So können wir unsere Angebote zielgruppengenau ausrichten und kontinuierlich verbessern.

Organisation des Integritätsmanagements

Die Aufgabe des Integrity Managements ist es, alle Bereiche darin zu unterstützen, die Integritätskultur im Unternehmen zu fördern und weiterzuentwickeln. Die Experten für Change Management, Corporate Responsibility Management, Training, Beratung und Kommunikation entwickeln innovative und mitarbeiterorientierte Ansätze und Formate, die auf eine Stärkung dieser Kultur der Integrität gerichtet sind, und unterstützen die Multiplikatoren im Konzern bei deren Integritätsaktivitäten. Ziel des Bereichs ist es, mit einem gemeinsamen Integritätsverständnis Risiken zu reduzieren und einen Beitrag zum nachhaltigen Erfolg des Unternehmens zu leisten. Die Leitung des Integrity Management berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht.

Richtlinie für integres Verhalten

Unsere Richtlinie für integres Verhalten ist die Grundlage für unser Handeln. Sie basiert auf einem gemeinsam mit unseren Beschäftigten in Mitarbeiterdialogen erarbeiteten Werteverständnis und legt die Grundsätze für unser Verhalten im Geschäftsalltag fest. Zu diesen zentralen Grundsätzen gehören neben der Achtung von Recht und Gesetz zum Beispiel auch Fairness, Verantwortung, gegenseitiger Respekt, Transparenz und Offenheit. Die Richtlinie gilt verbindlich für alle Unternehmen und Beschäftigten des Daimler-Konzerns weltweit und liegt in 23 Sprachen vor. Eine Orientierungshilfe im Intranet gibt Auskunft zu häufig gestellten Fragen und unterstützt die Beschäftigten bei der Anwendung im Alltag.  daimler.com/dokumente/nachhaltigkeit/integrität/daimler-richtliniefuerintegresverhalten.pdf

Anforderungen an unsere Führungskräfte

In unserer Richtlinie für integres Verhalten sind auch Anforderungen an unsere Führungskräfte formuliert. Von ihnen erwarten wir, dass sie Vorbild für integres Verhalten sind und den Mitarbeitern Orientierung geben. Um sie bei der Wahrnehmung ihrer Verantwortung optimal zu unterstützen, absolvieren sie ein webbasiertes Integrity@Work-Trainingsprogramm, in dem ein für alle Führungskräfte verpflichtendes Managementmodul enthalten ist. Darin wird die Rolle der Führungskräfte bei Daimler in Bezug auf Integrität, Compliance und Recht umfassend erläutert. Zudem enthalten ausgewählte Seminare zur Qualifizierung und Weiterentwicklung unserer Führungskräfte ebenfalls Module zum Thema Integrität.

Integritäts- und Compliance-Anforderungen zählen zu wichtigen Kriterien bei der Zielerreichung unserer Führungskräfte. Sie sind zudem Bestandteil der Zielvereinbarungen für die Vorstandsvergütung.  S. 120 ff.

Zentrale Anlauf- und Beratungsstelle

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

Kommunikationsmaßnahmen

Damit Integrität langfristig im Unternehmensalltag verankert bleibt, pflegen wir einen kontinuierlichen und offenen Dialog mit unseren Mitarbeitern. Wir kommunizieren Integritätsthemen regelmäßig in unseren internen Medien und stellen unseren Unternehmensbereichen vielfältige Materialien wie Broschüren, Filme sowie eine App mit Informationen rund um Integrität, Compliance und Recht zur Verfügung. Besonderen Wert legen wir auf den persönlichen Austausch. Aus diesem Grund führen wir regelmäßig individuell zugeschnittene Dialogveranstaltungen mit Mitarbeitern aller Hierarchiestufen und externen Stakeholdern durch – in Deutschland ebenso wie in ausländischen Märkten und Standorten.

Im Rahmen verschiedener Veranstaltungen geben wir Denkanstöße, beleuchten Integrität aus unterschiedlichen Blickwinkeln und sensibilisieren für die Bedeutung integrer Entscheidungen. Zum Beispiel können Mitarbeiter anhand von Fallbeispielen die Bedeutung von Integrität im Geschäftsalltag aus unterschiedlichen Perspektiven erleben und diskutieren. Mit einem Netzwerk von Integritätsansprechpartnern unterstützen wir die Geschäftsbereiche zudem dabei, gezielt auf spezifische Themenschwerpunkte einzugehen. Einen Schwerpunkt unserer Arbeit im Jahr 2018 bildeten Dialogveranstaltungen zum Thema technische Integrität in den Entwicklungsbereichen der verschiedenen Divisionen. Darüber hinaus unterstützen wir die Geschäftsbereiche verstärkt bei der Auseinandersetzung mit ethischen Fragestellungen im Zusammenhang mit dem verantwortungsvollen Umgang mit Daten sowie Herausforderungen datenbasierter Geschäftsmodelle.

Compliance und rechtliche Verantwortung

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

Grundlage bildet unser Compliance Management System (CMS)

Ziel unseres Compliance Management System (CMS) ist es, unser Unternehmen und seine Mitarbeiter auf dem Fundament unserer Integritätskultur vor unangemessenem und rechtswidrigem Verhalten zu schützen. Entsprechende Maßnahmen werden von unseren Compliance- und Rechtsorganisationen festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen in angemessener Weise Rechnung tragen. Unser CMS umfasst grundlegende Prinzipien und Maßnahmen zur Förderung regelkonformen Verhaltens im Unternehmen. Es orientiert sich an nationalen und internationalen Standards und findet weltweit in allen Bereichen und Mehrheitsbeteiligungen der Daimler AG Anwendung. Von großer Bedeutung ist dabei die systematische Minimierung von Compliance-Risiken. Alljährlich analysieren und evaluieren wir alle unsere Geschäftseinheiten in Bezug auf derartige Risiken. Basis für die Analyse sind zentral zusammengeführte Informationen zu den Geschäftseinheiten, die bei Bedarf um weitere, individuell erhobene Informationen ergänzt werden. Die Ergebnisse der Analyse dienen als Grundlage unserer Risikosteuerung.

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

 S. 217 ff.

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

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Nach Einschätzung des Vorstands ist die wirtschaftliche Lage des Unternehmens zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Geschäftsberichts insgesamt weiterhin zufriedenstellend, obwohl die Rahmenbedingungen für unsere Geschäfte deutlich weniger günstig sind. Dies ist nicht ohne Einfluss auf unseren wirtschaftlichen Erfolg geblieben. Unsere Strategie haben wir aber dennoch mit großer Zielstrebigkeit und auch mit einem entsprechenden Mitteleinsatz weiterverfolgt. Wir werden den eingeschlagenen Kurs diszipliniert fortsetzen, um dauerhaft wettbewerbsfähig zu sein und profitabel zu wachsen. Unser Ziel ist dabei klar: Wir wollen ein führender Fahrzeugherrsteller bleiben und uns gleichzeitig zu einem führenden Anbieter von nachhaltiger Mobilität entwickeln.

Um dies zu erreichen, setzen wir auf fünf Bausteine, die eng miteinander verknüpft sind. Im Rahmen unserer 5C-Strategie wollen wir

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

Im Zentrum unserer Aktivitäten steht unser fünftes und wichtigstes C: der Kunde (**CUSTOMER**). Wir richten unsere Prozesse und unsere Organisation kundenzentriert aus und wollen für und mit dem Kunden das beste Produkt und die besten Mobilitätslösungen entwickeln.

Auch im Jahr 2018 konnten wir unser Kerngeschäft weiter stärken: Daimler hat erneut Rekordwerte bei Absatz und Umsatz erzielt, und auch das EBIT des Konzerns erreichte trotz schwieriger Rahmenbedingungen und besonderer Herausforderungen im operativen Geschäft ein hohes Niveau.

Im Berichtsjahr hat Daimler insgesamt 3,4 (i. V. 3,3) Mio. Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt. Zum Wachstum haben vor allem die Geschäftsfelder Daimler Trucks (+10%), Mercedes-Benz Vans (+5%) und Daimler Buses (+8%) beigetragen. Auch das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars hat im Jahr 2018 trotz schwieriger Rahmenbedingungen mit einem Absatzplus von 0,4% ein neues Rekordniveau erreicht. Dabei erfreuten sich

die Pkw der Marke Mercedes-Benz einer ungebrochen hohen Nachfrage. Die Absatzentwicklung wurde jedoch maßgeblich von Lebenszykluseffekten bei verschiedenen Baureihen beeinflusst. Hinzu kamen erhöhte Einfuhrzölle für in den USA produzierte Fahrzeuge im chinesischen Markt, Engpässe in der Zulieferkette sowie Auslieferstopps bei einzelnen Dieselmodellen. Zudem wirkten sich Verzögerungen bei der Zertifizierung von Fahrzeugen in einigen internationalen Märkten auf die Verfügbarkeit aus.

Das Geschäft von Daimler Financial Services hat sich im Berichtsjahr erneut positiv entwickelt. Das weltweite Vertragsvolumen ist weiter gewachsen und erreichte mit 154,1 Mrd. € (+10%) einen neuen Höchststand.

Auf dieser Basis hat auch der Umsatz des Konzerns zugelegt: um 2 % auf das Rekordniveau von 167,4 Mrd. €. Bereinigt um Wechselkurseffekte lag der Zuwachs bei 4%.

Das operative Ergebnis (EBIT) des Daimler-Konzerns war mit 11,1 Mrd. € deutlich niedriger als im Vorjahr (14,3 Mrd. €). Das Geschäftsfeld Daimler Trucks konnte das EBIT deutlich steigern, während die anderen Geschäftsfelder teilweise deutliche Rückgänge zu verzeichnen hatten. Im Automobilgeschäft insgesamt haben wir mit einer Umsatzrendite von 6,9 % den angestrebten Zielkorridor von 8 bis 9 % nicht erreicht. Auch bei Daimler Financial Services lag die Eigenkapitalrendite mit 11,1 % deutlich unter dem angestrebten Niveau von 17 %. Hierzu haben auch die Belastungen aus der Einigung im Toll Collect-Schiedsverfahren beigetragen.

Wir betrachten es als kontinuierliche Aufgabe, die Ertragskraft des Unternehmens zu stärken und im Hinblick auf kommende Herausforderungen abzusichern. Bei Mercedes-Benz Cars haben wir dazu »Fit for Leadership« als Effizienzprogramm weiterentwickelt und dies in der Organisation verankert. Mit »Fit for Leadership« sollen weitere Ergebnisverbesserungen von 4 Mrd. € bis zum Jahr 2025 realisiert werden. Vergleichbare Programme laufen auch in den anderen Geschäftsfeldern.

Mit dem hohen Ergebnisniveau einhergehend haben wir das eingesetzte Kapital erneut sehr gut verzinst. Der Return on Net Assets lag bei 14,8 (i. V. 22,5)%; damit wurde der Mindestverzinsungsanspruch von 8 % erneut sehr deutlich übertroffen. Trotz des Rückgangs im Vergleich zu Vorjahr zeigt der Value Added in Höhe von 3,7 (i. V. 7,0) Mrd. €, dass wir auch im abgelaufenen Jahr in signifikantem Umfang Wert geschaffen haben.

Dass unsere finanzwirtschaftlichen Kennziffern nach wie vor sehr solide sind, bestätigten auch die Ratingagenturen: Die Credit Ratings der Daimler AG blieben im Geschäftsjahr 2018 bei den fünf von uns beauftragten Ratingagenturen unverändert. Damit hatte Daimler zum Jahresende 2018 durchweg ein Rating auf hohem Niveau mit »stabilem« Ausblick.

Die Eigenkapitalquote erreichte im Berichtsjahr 22,2 (i.V. 24,0) % im Konzern sowie 42,8 (i.V. 46,4) % im Industriegeschäft und liegt damit weiterhin auf einem sehr soliden Niveau. Dies gilt auch für die Nettoliquidität des Industriegeschäfts, die mit 16,3 Mrd. € zum Jahresende 2018 im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert war. Der Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft, die von uns verwendete Messgröße für die Finanzkraft, belief sich im Jahr 2018 auf 2,9 Mrd. € und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert von 2,0 Mrd. €. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Vorjahreswert durch eine außerordentliche Zuführung von 3 Mrd. € in das inländische Pensionsvermögen der Daimler AG geschmälert wurde.

Um unsere Wachstumsstrategie mit neuen Produkten, innovativen Technologien und modernen Produktionskapazitäten umsetzen zu können, haben wir die Mittel für die Zukunftsvorsorge im Berichtsjahr von einem bereits sehr hohen Niveau ausgehend nochmals um insgesamt 1,2 Mrd. € auf 16,6 Mrd. € aufgestockt: 9,1 (i.V. 8,7) Mrd. € für Forschungs- und Entwicklungsleistungen und 7,5 (i.V. 6,7) Mrd. € für Sachinvestitionen. Beim Einsatz dieser Mittel konzentrieren wir uns zunehmend auf die CASE-Zukunftsfelder Vernetzung (Connected), automatisiertes und autonomes Fahren (Autonomous), flexible Nutzung und Services (Shared & Services) sowie elektrische Antriebe (Electric). Wir wollen in jedem einzelnen Feld führend sein und zusätzliches Potenzial aus der Verknüpfung dieser Felder schöpfen.

Insbesondere im Bereich der Elektromobilität sehen wir große Wachstumschancen. Bis zum Jahr 2022 soll das gesamte Mercedes-Benz Portfolio elektrifiziert werden. Das bedeutet, dass in jedem Segment verschiedene elektrifizierte Alternativen angeboten werden – vom Kompaktwagen bis zum großen SUV. Geplant sind deutlich mehr als 130 elektrifizierte Fahrzeugvarianten. Darin enthalten sind neben vollelektrischen Fahrzeugen, Plug-in-Hybride und Modelle mit 48-Volt-Technologie. Bis zum Jahr 2025 sollen, abhängig vom Ausbau der öffentlichen Infrastruktur und von den Kundenpräferenzen, 15 bis 25 % unserer verkauften Pkw rein elektrisch sein. Dafür planen wir mehr als zehn reine Elektro-Pkw auf den Markt zu bringen.

Auch bei den Nutzfahrzeugen setzen wir auf Elektrifizierung. Dabei konzentriert sich das Unternehmen auf Einsatzfelder, in denen e-Mobilität auch wirtschaftlich ist. Im Jahr 2018 präsentierte Daimler Trucks der Öffentlichkeit erstmals voll-elektrische Lkw über alle Segmente hinweg: vom FUSO eCanter im leichten Segment über den Freightliner eM2 im mittelschweren Segment bis hin zum Mercedes-Benz eActros, Freightliner eCascadia und FUSO Vision One im schweren Segment. Mercedes-Benz Vans plant, alle gewerblichen Baureihen mit Elektroantrieb anzubieten. Den Anfang machte der mittelgroße eVito, der seit November 2018 verfügbar ist. Mit dem neuen, vollelektrisch angetriebenen Mercedes-Benz eCitaro, der auf der IAA Nutzfahrzeuge 2018 seine Weltpremiere feierte, haben wir einen wichtigen Baustein für einen umweltschonenden öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit emissionsarmen und lokal emissionsfreien Bussen in unserem Portfolio.

Bei der Weiterentwicklung des automatisierten und autonomen Fahrens setzen wir einerseits auf technische Assistenten und andererseits auf automatisierte Systeme, die den Kunden ohne Fahrer von A nach B bringen. Seine starke Position im Bereich der technischen Assistenten hat Mercedes-Benz Cars mit der S-Klasse unter Beweis gestellt. Auf der anderen Seite entwickeln wir automatisierte Systeme, die auch ohne Fahrer exklusiv genutzt oder mit anderen geteilt werden können.

Daimler Financial Services investiert kontinuierlich in den Ausbau eines umfassenden Mobilitätsökosystems. car2go ist ein führendes Unternehmen beim flexiblen Carsharing. Im Segment Ride-Hailing ist die Daimler-Tochter mytaxi einer der führenden Anbieter bei App-basierten Taxi-Diensten in Europa, und mit moovel bieten wir unseren Kunden eine Plattform, mit der sie unterschiedliche Mobilitätsangebote optimal miteinander vergleichen, kombinieren, buchen und bezahlen können. Um eine schnelle Skalierung für On-Demand-Mobilität umzusetzen, sollen die Mobilitätsdienstleistungen Carsharing, Ride-Hailing, Parking, Charging und Multimodalität der heutigen Daimler Mobility Services und der BMW Group zusammengeführt und strategisch weiter ausgebaut werden.

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

Mit den Bausteinen CORE, CASE, CULTURE und COMPANY richten wir das Unternehmen auf die Anforderungen des Kunden (CUSTOMER) aus. Damit stellen wir die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft. Gerade deshalb können wir weiterhin mit großer Zuversicht auf die kommenden Jahre blicken.

Ereignisse nach Ablauf des Geschäftsjahres 2018

Nach Ablauf des Geschäftsjahres 2018 sind keine weiteren Ereignisse eingetreten, die für Daimler von wesentlicher Bedeutung sind. Der Geschäftsverlauf in den ersten Wochen des Jahres 2019 bestätigt die im Kapitel »Prognosebericht« getroffenen Aussagen.

Vergütungsbericht

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

Grundsätze der Vergütung des Vorstands

Zielsetzung

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

Umsetzung in der Praxis

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

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

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

oberen Führungskreis hat der Aufsichtsrat zu diesem Zweck abgegrenzt. Er besteht aus den Executive Vice Presidents und der Führungsebene 1 der Daimler AG in Deutschland.

Im Falle von nicht unwesentlichen Verschiebungen der Relationen zwischen der Vergütung des Vorstands und der Vergleichsgruppen prüft der Aufsichtsrat die Ursachen und nimmt bei Fehlen sachlicher Gründe gegebenenfalls eine Anpassung der Vorstandsvergütung vor.

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

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

Auf Basis des verabschiedeten Vergütungssystems legt der Aufsichtsrat zu Beginn eines jeden Jahres die Grund- und Zielvergütung und die Höchstgrenze der Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder fest. Für die Zwecke des Jahresbonus bestimmt der Aufsichtsrat die relevanten finanziellen Erfolgsparameter mit den jeweiligen Zielwerten für das anstehende Geschäftsjahr. Ergänzend werden für jedes Vorstandsmitglied individuelle Ziele und Compliance-Ziele bestimmt und für den Gesamtvorstand zusätzlich weitere, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete nichtfinanzielle Ziele erarbeitet. Sowohl die individuellen Ziele einschließlich der Compliance-Ziele als auch die nichtfinanziellen Ziele für den Gesamtvorstand fließen nach Abschluss des Geschäftsjahres zusätzlich zu den finanziellen Erfolgsparametern in die Festlegung des Jahresbonus durch den Aufsichtsrat ein.

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

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

Alle Mitglieder des Aufsichtsrats und damit auch alle Mitglieder des Präsidialausschusses sind gemäß Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat und seine Ausschüsse verpflichtet, Interessenkonflikte gegenüber dem Aufsichtsrat offenzulegen. Der Aufsichtsrat seinerseits informiert in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung (vgl. Bericht des Aufsichtsrats S. 46 ff. des Geschäftsberichts). Im Falle wesentlicher und nicht nur vorübergehender Interessenkonflikte ist das betroffene Aufsichtsratsmitglied zur Mandatsniederlegung verpflichtet. Im Übrigen hat sich der Aufsichtsrat Ziele für eine Mindestzahl unabhängiger Aufsichtsratsmitglieder und von Mitgliedern ohne potenzielle Interessenkonflikte gesetzt, über deren Inhalt und Einhaltung im Kapitel »Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance Bericht« auf den S. 191 ff. des Geschäftsberichts berichtet wird.

Systematik der Vorstandsvergütung im Jahr 2018

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

Der Jahresbonus wird nach wie vor nur zu 50% im März des folgenden Geschäftsjahres ausbezahlt. Die zweiten 50% kommen ein Jahr später unter Anwendung einer Bonus-/Malusregelung zur Auszahlung (sogenanntes Deferral), und zwar in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (STOXX Europe Auto Index) S. 62 ff., den die Daimler AG als Maßstab für die relative Entwicklung der Aktie heranzieht. Sowohl die Anwendung der Bonus-/Malusregelung auf den verzögert ausgezahlten Anteil des Jahresbonus als auch die variable Vergütung aus dem PPSP mit ihrer Anbindung an zusätzliche, anspruchsvolle Vergleichsparameter und an den Aktienkurs tragen den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex Rechnung und berücksichtigen dabei positive wie auch negative Geschäftsentwicklungen.

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

Die betragsmäßige Höchstgrenze der Gesamtvergütung für Vorstandsmitglieder wurde für das Geschäftsjahr 2018 wieder auf das jeweils 1,9-Fache, für den Vorstandsvorsitzenden auf das 1,5-Fache der Zielvergütung festgelegt. Die Zielvergütung setzt sich zusammen aus der Grundvergütung, dem Zieljahresbonus und dem Zuteilungswert des PPSP, ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen. Unter Einbeziehung der Nebenleistungen und der Versorgungszusagen aus dem jeweiligen Geschäftsjahr erhöht sich die betragsmäßige Höchstgrenze der Vergütung insgesamt um diese Beträge. Die mögliche Kappung des die betragsmäßige Höchstgrenze überschreitenden Betrages erfolgt mit der Auszahlung des im relevanten Geschäftsjahr begebenen PPSP, das heißt für das Jahr 2018 mit der Auszahlung des PPSP im Jahr 2022. ↗ B.43

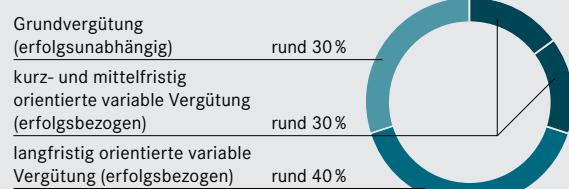
Details zu den einzelnen Vergütungskomponenten stellen sich wie folgt dar:

Die **Grundvergütung** ist eine fixe, auf das Gesamtjahr bezogene Vergütung, die sich am Verantwortungsbereich des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert und in zwölf Monatsraten ausbezahlt wird. ↗ B.44

B.42

Vergütungsstruktur

Die Zielvergütung setzt sich aus erfolgsunabhängigen und erfolgsbezogenen Komponenten zusammen.



B.43

Betragsmäßige Höchstgrenze der Gesamtvergütung¹ 2018

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

Grundvergütung 2018
+ Zielbonus = 100% der Grundvergütung 2018
+ Zuteilungswert PPSP 2018

Zielvergütung¹ 2018

Grundvergütung 2018
+ Jahresbonus 2018
(50 %-Anteil Auszahlung 2019 + 50 %-Anteil Auszahlung 2020)
+ Auszahlungsbetrag PPSP 2018 (im Jahr 2022)
inkl. Dividendenäquivalent-Zahlungen

Gesamtvergütung¹ 2018

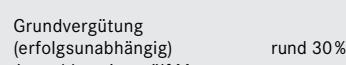
Die mögliche Kappung des die betragsmäßige Höchstgrenze überschreitenden Betrages erfolgt mit der Auszahlung des PPSP 2018 im Jahr 2022.

¹ Jeweils ohne Nebenleistungen und Versorgungszusagen.

B.44

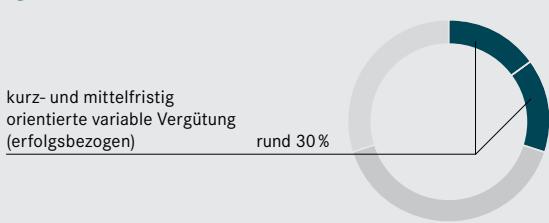
Grundvergütung – fix ↗ S. 121

Grundvergütung – fix – am Verantwortungsbereich orientiert



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

S. 122

**Jahresbonus 2018 = Zielbonus**

Zielbonus
= 100 % der
Grundver-
gütung 2018

x Gesamtzielerreichung

- Zielerreichung EBIT
- +/- Leistungswert Gesamtvorstand (individuelle Ziele übergeleitet)
- +/- Zielerreichung Gesamtvorstand nichtfinanzielle Ziele
- Nichterreichung individuelle Compliance-Ziele

Gesamtzielerreichung**Auszahlungszeitpunkte Jahresbonus 2018**

50 % des Jahresbonus = im März des Jahres, das dem Berichtsjahr folgt (2019)
50 % des Jahresbonus (Deferral) = im März des zweiten Jahres, das dem Berichtsjahr folgt (2020)

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

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

B.46**Jahresbonus¹ 2018**

abhängig von

Zielerreichung EBIT

Bandbreite der Zielerreichung: 0 % - 200 %

- zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2018 zu Zielwert 2018
- zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2018 zu Istwert 2017

Leistungswert Gesamtvorstand (individuelle Ziele übergeleitet)

Bandbreite der Zielerreichung: -25 % - +25 %

getroffene individuelle Zielvereinbarung 2018

Zielerreichung Gesamtvorstand nichtfinanzielle Ziele

Bandbreite der Zielerreichung: -10 % - +10 %

Für 2018: Weiterentwicklung und Verstetigung des Unternehmenswerts Integrität, Diversity, Erhalt und Steigerung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit, Erhalt und Steigerung einer hohen Produktqualität

Nichterreichung individuelle Compliance-Ziele

Bandbreite der Zielerreichung: -25 % - 0 %

getroffene Compliance-Zielvereinbarung 2018

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

¹ Unterliegt ggf. dem Einbehalt oder der Rückforderung.

Der **Jahresbonus** ist eine variable Vergütung, deren Höhe sich primär am operativen Ergebnis des Daimler-Konzerns (EBIT) orientiert. Für das abgelaufene Geschäftsjahr wurden dabei sowohl der vom Aufsichtsrat festgelegte Zielwert für das Geschäftsjahr, abgeleitet aus dem mittelfristig zu erzielenden Renditeniveau und den Wachstumszielen, als auch der Istwert im Vergleich zum Vorjahr, die gemeinsame Leistung der Vorstandsmitglieder sowie zusätzliche, auf Nachhaltigkeit ausgerichtete nichtfinanzielle Ziele für den Gesamtvorstand und als mögliche individuelle Reduzierungsgröße die Nichterreichung von Compliance-Zielen herangezogen. Beim Ist-/Ist-Vergleich stellt das Erreichen des EBIT-Vorjahreswertes einen Zielerreichungsgrad von 100 % dar. Beim Ziel-/Ist-Vergleich dokumentiert die besonders anspruchsvolle und am Wettbewerb ausgerichtete Definition des EBIT-Zielwertes einen Zielerreichungsgrad von 150 %. ↗ B.45 ↗ B.46

Primäre Erfolgsparameter:

- Zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2018 zu Zielwert 2018.
- Zu 50 % Vergleich EBIT Istwert 2018 zu Istwert 2017.

Wert bei 100 %-Zielerreichung (Zieljahresbonus):

Im Jahr 2018 entspricht dieser der jeweiligen Grundvergütung.

Bandbreite der möglichen Zielerreichung:

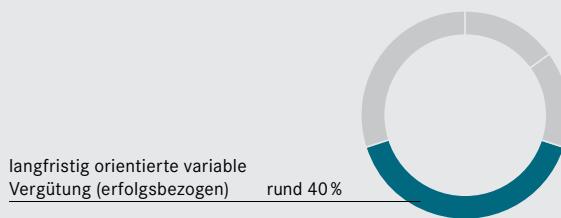
0 bis 200 %, das heißt, der Jahresbonus aus der EBIT-Zielerreichung ist auf das Zweifache des Grundgehalts nach oben begrenzt; auch ein Totalausfall ist möglich. Beide primären Erfolgsparameter, die häufig in den Bonus eingehen, können hierbei jeweils zwischen 0 % und 200 % variieren. Für den häufig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

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

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

B.47

Performance Phantom Share Plan (PPSP)
– langfristig orientierte variable Vergütung  S. 123



Zuteilungswert in Euro  S. 123
Kurs Daimler-Aktie bei Ausgabe = vorläufige Anzahl Phantom Shares (virtuelle Aktien), drei Jahre dividendenberechtigt

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

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

Auszahlungszeitpunkt Performance Phantom Share Plan 2018
im Februar des Jahres 2022

B.48

PPSP 2018

abhängig von

Entwicklung Performance-Faktor
– zu 50 % erreichte »Umsatzrendite« in dreijährigen Vergleich zur definierten Wettbewerbsgruppe  S. 124
Bandbreite der Zielerreichung: 0 % – 200 %!
– zu 50 % relative Aktien-Performance, Performance-Entwicklung der Daimler-Aktie im dreijährigen Vergleich zur Performance-Entwicklung der definierten Wettbewerbsgruppe (Index)
Bandbreite der Zielerreichung: 0 % – 200 %

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

max. Performance-Entwicklung (Gesamt-Cap):
2,5-Faches des Zuteilungswerts
(inkl. Dividendenäquivalent-Zahlungen während der Planlaufzeit)

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

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

sowie Erhalt und Steigerung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit und einer hohen Produktqualität als nichtfinanzielle Ziele definiert.

Wie in den Vorjahren wurden mit den einzelnen Vorstandsmitgliedern ergänzend qualitative Ziele mit Blick auf die nachhaltige Implementierung und Verankerung des Compliance Management Systems vereinbart. Die ganze oder teilweise Nichterfüllung dieser individuellen Compliance-Ziele kann mit einem Abschlag von bis zu 25 % auf die Zielerreichung wirken. Aus den Compliance-Zielen kann jedoch selbst bei vollständiger Erfüllung keine Erhöhung der individuellen Zielerreichung resultieren.

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

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

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

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

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

Erfolgsparameter für den Plan 2018:

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

Bandbreite der möglichen Zielerreichung:

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

Wert bei Zuteilung:

Jährliche Festlegung durch den Aufsichtsrat; im Jahr 2018 rund das 1,4-Fache des Grundgehalts.

Wert der Phantom Shares bei der Auszahlung:

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

Der auszuzahlende Wert der Phantom Shares ist abhängig von der nach den bereits genannten Kriterien gemessenen Zielerreichung und dem für die Auszahlung maßgeblichen Aktienkurs. Dieser Kurs ist auf das 2,5-Fache des Kurses bei Planbeginn begrenzt. Darüber hinaus ist der Auszahlungsbetrag auf das 2,5-Fache des zu Planbeginn bestimmten, für die vorläufige Zahl der zugeteilten Phantom Shares maßgeblichen absoluten Euro-Betrages begrenzt. Dieser Höchstbetrag beinhaltet auch die während der vierjährigen Planlaufzeit ausbezahlten Dividendenäquivalente.

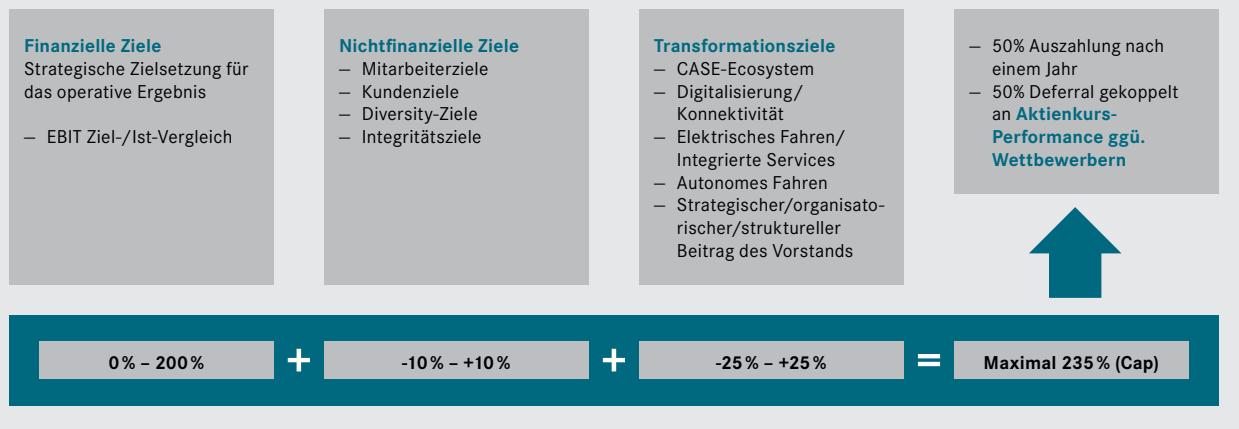
Nach den PPSP-Bedingungen ist für den Fall eines nachweislichen Verstoßes gegen die für alle Mitarbeiter und Vorstandsmitglieder geltende Richtlinie für integres Verhalten oder gegen andere Dienstpflichten bis zum Zeitpunkt der Auszahlung des Planerlöses eine teilweise oder vollständige Reduzierung möglich.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

Richtlinien für den Aktienbesitz

In Ergänzung zu den drei Komponenten der Vorstandsvergütung bestehen Richtlinien für den Aktienbesitz des Vorstands (»Stock Ownership Guidelines«). Danach sind die Vorstandsmitglieder verpflichtet, über mehrere Jahre hinweg einen Teil ihres Privatvermögens zum Erwerb von Daimler-Aktien einzusetzen und diese Aktien bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses zu halten. Die Anzahl der zu haltenden Aktien liegt zwischen 20.000 und 75.000 Aktien. Zur Erfüllung der Richtlinien sind grundsätzlich bis zu 25 % der Bruttovergütung aus den Performance-Phantom-Share-Plänen zum Erwerb echter Aktien der Gesellschaft zu verwenden; der Aktienerwerb kann aber auch anderweitig erfolgen.

Angemessenheit der Vorstandsvergütung

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat im Hinblick auf § 87 Aktiengesetz Ende 2018 wieder eine Bewertung des Vorstandsvergütungssystems durch einen unabhängigen Vergütungsexperten veranlasst. Im Ergebnis wurde das oben dargestellte Vergütungssystem als konform mit den geltenden gesetzlichen Vorgaben bestätigt. Das Vergütungssystem wurde bereits von der Hauptversammlung 2014 mit einer Zustimmungsquote von 96,8 % gebilligt.

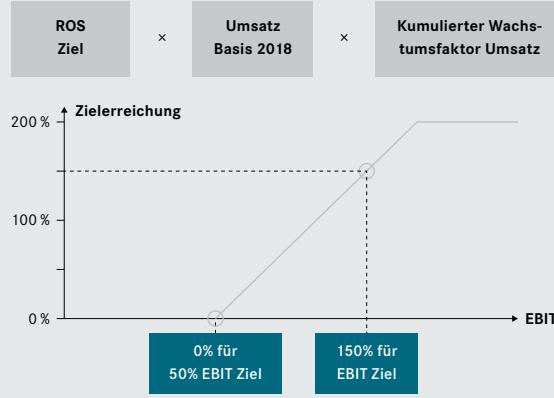
B.49**Übersicht über die Ermittlung des Jahresbonus ab 1. Januar 2019****Weiterentwicklung des Vergütungssystems mit Wirkung zum 1. Januar 2019****Änderung beim Jahresbonus als kurz- und mittelfristige Vergütungskomponente**

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung im Dezember 2018 vor dem Hintergrund der fundamentalen technologischen Veränderungen und der damit einhergehenden Änderungen im Wettbewerbsumfeld unserer Industrie sowie der Änderungen im Kundenverhalten, der notwendigen signifikanten Investitionen in neue Technologien und der Erwartungen unserer Aktionäre die Weiterentwicklung des Vorstandsvergütungssystems beschlossen. Im Vordergrund stand dabei die Implementierung der neuen Unternehmensstrategie, die zukunftssichernde Erweiterung unseres Geschäftsmodells als Automobilhersteller und Mobilitätsdienstleister. In Zeiten einer umfassenden Transformation ist es besonders wichtig, die Anreize im Vergütungssystem auf die erforderlichen Investitionen für die Zukunft auszurichten. In diesem Zusammenhang wurde auch ein höherer Grad an Transparenz, die Reduzierung der methodischen Komplexität und die Schärfung der kollektiven nichtfinanziellen Ziele und Kriterien angestrebt. Die Umsetzung erfolgt in der kurz- und mittelfristigen Vergütungskomponente, dem Jahresbonus. Da Aufsichtsrat und Vorstand einer grundsätzlich gleichen Incentivierungsstruktur große Bedeutung beimessen, hat auch der Vorstand eine entsprechende Anpassung für alle Führungsebenen beschlossen. Somit wird für Vorstand und Führungskräfte ab dem Geschäftsjahr 2019 erstmals die Ermittlung der kurz- und mittelfristigen variablen Vergütungskomponente (Jahresbonus) nach einheitlichen Zielen/Kriterien und einer einheitlichen Systematik bestimmt. Für die Ermittlung der langfristigen variablen Vergütungskomponente (Performance Phantom Share Plan = PPSP) besteht dieser Gleichlauf bereits.

↗ **B.49**

B.50**Finanzielles Ziel**

Erreichen EBIT-Ziel ergibt 150 % und ist bestimmt durch

**Finanzielles Ziel**

Das finanzielle Ziel orientiert sich am operativen Ergebnis des Daimler-Konzerns (EBIT). Der EBIT-Zielwert für das jeweilige Geschäftsjahr wird dabei auf Basis des vom Aufsichtsrat festgelegten, besonders anspruchsvollen und am Wettbewerb ausgerichteten mittelfristig zu erzielenden Renditeanspruchs und von den Wachstumszielen abgeleitet. Als Aufsatzpunkt dient hierbei der Umsatz des Geschäftsjahrs 2018 (bislang: des Geschäftsjahrs 2013).

Die Bandbreite der möglichen Zielerreichung liegt zwischen 0 % und 200 %. Die Untergrenze dieser Bandbreite markieren 50 % des EBIT-Zielwertes, die Obergrenze bilden rund 117 % des EBIT-Zielwertes. Liegt der tatsächlich erreichte EBIT-Wert auf oder unter dem unteren Wert der Bandbreite, beträgt der Zielerreichungsgrad immer 0 %, ein Totalausfall des Bonus ist also möglich. Liegt der tatsächliche EBIT-Wert auf oder über dem obersten Wert der Bandbreite, ergibt sich immer der maximale Zielerreichungsgrad von 200 %. Innerhalb der Bandbreite entwickelt sich der Zielerreichungsgrad linear. ↗ **B.50**

B.51**Integrity**

Zielerreichungsgrad	Zu- oder Abschlag	Integrity Indicator	Approval rate of any question
excellent	2,5 %	81–100	≥ 75 %
good	2,0 %	71–80	≥ 65 %
average	1,0 %	61–70	≥ 60 %
low	-2,5 %	≤ 60	

B.52**Quality**

Zielerreichungsgrad	Zu- oder Abschlag	Quality KPIs of all Divisions
excellent	2,5 %	Target overachieved ¹
good	2,0 %	Target achieved ¹
average	1,0 %	underperformed ¹
low	-2,5 %	Target not achieved ¹

¹ Der dem jeweiligen Zu- oder Abschlag zugeordnete Wert der Abweichung vom Zielwert ist divisions- und produktspezifisch definiert.

Nichtfinanzielle Ziele

Die auf Nachhaltigkeit ausgerichteten, auf allen Führungsebenen erstmals einheitlichen nichtfinanziellen Ziele sind vier Kategorien zugeordnet. Dabei ist jede Kategorie gleichgewichtet und mit einem Zu- oder Abschlag auf den Zielerreichungsgrad für das finanzielle Ziel von bis zu 2,5 Prozentpunkten versehen. Nach Abschluss des Geschäftsjahres wird die Zielerreichung durch einen Ziel-/Ist-Vergleich ermittelt. Hieraus ist ein Zu- oder Abschlag auf den Zielerreichungsgrad für das finanzielle Ziel von insgesamt bis zu 10 Prozentpunkten möglich.

Im Einzelnen:

Die auf Konzernebene definierten Ziele zur Weiterentwicklung und Verfestigung des Themas Integrität werden auf Basis bestimmter standardisierter Fragestellungen in unserer globalen Mitarbeiterbefragung gemessen. Grundlage hierfür ist einerseits der erreichte Zustimmungsgrad zu den Einzelfragen (Approval rate of any question), andererseits der erreichte, durchschnittliche Zustimmungsgrad über alle Fragen (Integrity Indicator) hinweg. Hieraus wird die relevante Zielerreichung auf Konzernebene (in %) abgeleitet. [↗ B.51](#)

Für jedes Geschäftsjahr werden durch die einzelnen Divisionen Qualitäts- und/oder Kundenzufriedenheitsziele (Quality KPIs of all Divisions) definiert. Fahrzeugbezogen erfolgt ein Ziel-/Ist-Vergleich anhand der Anzahl an Schadensfällen über einen definierten Zeitraum (MIS xx), dienstleistungsbezogen über einen Kundenzufriedenheitsindex. Der relevante Zielerreichungsgrad (in %) auf Konzernebene wird als gewichteter Durchschnitt der einzelnen divisionalen Zielerreichungen (in %) abgeleitet.

[↗ B.52](#)

Auf Basis bestimmter standardisierter Fragestellungen in unserer globalen Mitarbeiterbefragung lässt sich der Bindungsgrad der Mitarbeiter an das Unternehmen (Engaged Employees) ermitteln. Zusammen mit der in der Mitarbeiterbefragung erreichten Beteiligungsquote (Response rate) wird eine Zielerreichung (in %) hinsichtlich der auf Konzernebene definierten Ziele zum Erhalt und zur Steigerung einer hohen Zufriedenheit und Motivation der Mitarbeiter abgeleitet. [↗ B.53](#)

Auf Basis der über die gesetzlich verpflichtenden Zielvorgaben hinausgehenden Daimler-intern verabschiedeten Leitlinien zum Frauenanteil in Führungspositionen (Gender Diversity Aspirational Guidelines) wurde für einen Zeitraum über mehrere Jahre auf Konzernebene ein angestrebter Frauenanteil an leitenden Führungspositionen (Aspirational Guidelines) definiert. In einem auf das Ende eines Geschäftsjahres bezogenen Ziel-/Ist-Vergleich wird die Zielerreichung (in %) abgeleitet. [↗ B.54](#)

Durch die stärkere Quantifizierung der nichtfinanziellen Ziele und die Veröffentlichung der Zielerreichung im Vergütungsbericht wird künftig eine höhere Transparenz erreicht.

B.53**Employee Engagement**

Zielerreichungsgrad	Zu- oder Abschlag	Engaged Employees	Response rate
excellent	2,5 %	> 35 %	> 70 %
good	2,0 %	> 30 %	> 65 %
average	1,0 %	> 25 %	> 60 %
low	-2,5 %	< 25 %	< 60 %

B.54**Diversity**

Zielerreichungsgrad	Zu- oder Abschlag	Gender Diversity Aspirational Guidelines
excellent	2,5 %	Target overachieved ≥ 10 %
good	2,0 %	Target achieved < 10 %
average	1,0 %	underperformed
low	-2,5 %	Target not achieved

Transformationsziele

Der bisherige, auf Basis der individuellen Zielvereinbarungen und Zielerreichungsgrade der einzelnen Vorstandsmitglieder abgeleitete gemeinsame Leistungswert für den Gesamtvorstand wird durch Transformationsziele ersetzt. Diese werden, insbesondere in der Transformationsphase, sowohl quantitative als auch qualitative Ausprägungen abbilden und entsprechend durch den Aufsichtsrat beurteilt und bewertet.

Zur Berücksichtigung der Umsetzung der zukunftsorientierten Maßnahmen zur technologischen und nachhaltigen Neuausrichtung des Konzerns werden jährlich Leistungskennzahlen aus den CASE-Zukunftsfeldern – Connected, Autonomous, Shared & Services, Electric – durch die Divisionen definiert und mit Zielwerten hinterlegt. Nach Abschluss eines Geschäftsjahres wird ein Ziel-/Ist-Vergleich je Division durchgeführt. Der Aufsichtsrat leitet aus diesen divisionalen Zielerreichungen und dem strategischen, organisatorischen und strukturellen Beitrag des Gesamtvorstands unter Würdigung des wirtschaftlichen Umfeldes und der Wettbewerbssituation/-positionierung einen gemeinsamen Zielerreichungsgrad des Vorstands ab.

Hierbei ist ein Zu- oder Abschlag von 25 Prozentpunkten auf den Zielerreichungsgrad für das finanzielle Ziel möglich.

Diese kriterienbasierte Betrachtung der CASE-Zukunftsfelder erfolgt anhand von Erfolgsmessungen produktseitiger, technischer und wirtschaftlicher Aktivitäten/Fortschritte. Des Weiteren soll eine Fortschrittsbewertung von Nachhaltigkeits-/Environment-Social-Governance (ESG) -Aspekten sowie eine Erfolgsbewertung strategischer M&A-Aktivitäten möglich sein. Die definierten Leistungskennzahlen stellen Gradmesser der Zielerreichung der Transformationsziele dar und unterstützen entsprechende Aktivitäten oder Korrekturen bis hin zu Umsetzungsschritten der Nachhaltigkeitsstrategie (zum Beispiel Investitionsvolumen, Umsatzwachstum digitaler Dienstleistungen, Aktivierungs- und Konnektivitätsraten digitaler Dienstleistungen, Anteil alternativer Antriebe, Emissionsziele, Entwicklungsdisziplin bis hin zum Entwicklungsfortschritt von Produkten und digitalen Dienstleistungen, Anzahl von Online-Verträgen, Anteil digitaler Self-Services, Umsatz an Mobilitätsdienstleistungen).

Durch die Beschreibung der Transformationskriterien und die Veröffentlichung der Zielerreichung im Vergütungsbericht wird künftig eine höhere Transparenz erreicht.

Keine Änderung der Vergütungskomponenten im Übrigen

Das Vergütungssystem im Übrigen, insbesondere die Zusammensetzung der Vorstandsvergütung aus der erfolgsunabhängigen Grundvergütung, dem Jahresbonus als kurz- und mittelfristig variable Komponente mit Deferral sowie der langfristigen variablen Komponente PPSP, bleibt ebenso unverändert wie das Verhältnis der einzelnen Vergütungskomponenten zueinander. Das aktuelle Design des PPSP orientiert sich mit der vierjährigen Planlaufzeit, der Messung der Erfolgsziele im relativen Vergleich zu einer definierten, regelmäßig überprüften und mit den gleichen strategischen Herausforderungen konfrontierten Gruppe von Wettbewerbern, gekoppelt mit der absoluten Kursentwicklung, bereits heute am langfristigen Erfolg des Unternehmens.

B.55**Jahresbonus
(kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung der zum
Jahresende aktiven Vorstandsmitglieder)**

1 Positive Zielerreichung der definierten Leistungskriterien »Absatzentwicklung, Umsatzentwicklung, Transformation in Zukunftstechnologien, Veränderung der Unternehmenskultur (Leadership 2020)«.

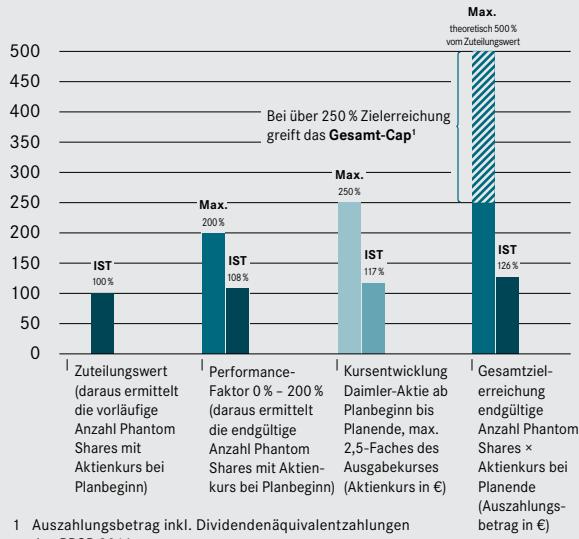
Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2018**Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2018 gemäß § 314
Absatz 1 Nr. 6 HGB**

Die von Konzernunternehmen gewährte Gesamtvergütung (ohne Versorgungszusagen) für den Vorstand der Daimler AG berechnet sich aus der Summe

- der Grundvergütung 2018,
- des 2019 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteils des Jahresbonus für 2018 mit Wert zum Abschlussstichtag,
- des 2020 zur Auszahlung kommenden hälftigen mittelfristig aktienorientierten Anteils des Jahresbonus für 2018 mit Wert zum Abschlussstichtag (der Auszahlungsbetrag errechnet sich in Abhängigkeit von der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zum STOXX Europe Auto Index),
- des Zuteilungswerts der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2018 und
- der steuerpflichtigen geldwerten Vorteile im Jahr 2018.

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 Zielparame ter deutlich von den dargestellten Werten abweichen. Die mögliche Abweichung nach oben ist durch die beschriebenen Höchstgrenzen beschränkt. Auch ein Totalausfall beider Komponenten ist möglich.

Die möglichen Höchstgrenzen im Zusammenhang mit dem Jahresbonus und dem PPSP sind in den Tabellen **A B.55** beziehungsweise **A B.56** dargestellt.

B.56**PPSP 2014 (Zufluss in 2018)
(langfristig orientierte variable Vergütung **A B.61**)**

1 Auszahlungsbetrag inkl. Dividendenäquivalentzahlungen des PPSP 2014.

B.57**Vorstandsvergütung 2018**

	Grundvergütung	Kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütung (Jahresbonus)		Langfristig orientierte variable Vergütung (PPSP)		Summe
		kurzfristig	mittelfristig	in Stück	Wert bei Zuteilung (2018: bei Kurs 70,13 €) (2017: bei Kurs 67,49 €)	
€-Werte in Tausend						
Dr. Dieter Zetsche	2018 2017	2.048 2.008	640 1.978	640 1.978	37.915 39.315	2.659 2.653
Dr. Wolfgang Bernhard ¹	2018 2017	– 92	– 90	– 90	– –	– 272
Martin Daum ²	2018 2017	832 677	260 667	260 667	14.896 15.446	1.045 1.043
Renata Jungo Brüngger	2018 2017	832 812	260 800	260 800	14.896 15.446	1.045 1.043
Ola Källenius	2018 2017	832 812	260 800	260 800	14.896 15.446	1.045 1.043
Wilfried Porth	2018 2017	832 812	260 800	260 800	15.573 16.148	1.092 1.090
Britta Seeger	2018 2017	832 812	260 800	260 800	14.896 15.446	1.045 1.043
Hubertus Troska	2018 2017	832 812	260 800	260 800	14.896 15.446	1.045 1.043
Bodo Uebber	2018 2017	967 947	302 932	302 932	17.807 18.464	1.249 1.246
Summe	2018 2017	8.007 7.784	2.502 7.667	2.502 7.667	145.775 151.157	10.225 10.204
						23.236 33.322

1 2017: Gewährte Vorstandsvergütungen bis zum 10.02.2017.

2 2017: Gewährte Vorstandsvergütungen ab 01.03.2017.

Die Vergütung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2018 beträgt insgesamt 24,7 (i. V. 35,0) Mio. €. Davon entfallen 9,5 (i. V. 9,5) Mio. € auf fixe, das heißt erfolgsunabhängige, 5,0 (i. V. 15,3) Mio. € auf kurz- und mittelfristig erfolgsbezogene variable Vergütungskomponenten (Jahresbonus mit Deferral) und 10,2 (i. V. 10,2) Mio. € auf im Geschäftsjahr gewährte, variable erfolgsbezogene Vergütungskomponenten mit langfristiger Anreizwirkung. ↗ B.57

Im Wesentlichen durch Aufwendungen für Sicherheitsleistungen und die Gestellung von Dienstwagen entstanden für die Vorstandsmitglieder im Jahr 2018 zu versteuernde geldwerte Vorteile, die in der Tabelle ↗ B.58 ersichtlich sind.

B.58**Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen**

	2018	2017
€-Werte in Tausend		
Dr. Dieter Zetsche	195	167
Dr. Wolfgang Bernhard ¹	–	9
Martin Daum ²	121	235
Renata Jungo Brüngger	93	108
Ola Källenius ³	161	95
Wilfried Porth	88	146
Britta Seeger	164	366
Hubertus Troska ⁴	494	470
Bodo Uebber	164	107
Summe	1.480	1.703

1 2017: Gewährte Vorstandsvergütungen bis zum 10.02.2017.

2 2017: Gewährte Vorstandsvergütungen ab 01.03.2017.

3 Unter Berücksichtigung von Jubiläumsgeld in Höhe von 69.456,50 €.

4 Für die Zwecke der Angabepflichten gem. § 285 Nr. 9a HGB reduziert sich dieser Betrag für das Geschäftsjahr 2018 um 182.254 € (2017: 197.508 €). Die entsprechenden Nebenleistungen wurden durch ein Tochterunternehmen gewährt und getragen und fallen somit nicht unter die im Jahresabschluss der DAG anzugebenden Bezüge.

Zusagen bei Beendigung der Tätigkeit

Altersversorgung

Im Jahr 2012 führte das Unternehmen für Neueintritte und Neuernennungen sowohl im Tarifbereich als auch bei Leitenden Führungskräften eine neue betriebliche Altersversorgung ein: den »Daimler Pensions Plan«. Dieses Altersversorgungssystem sieht jährliche Beiträge durch das Unternehmen vor und ist in seiner Ausrichtung kapitalmarktorientiert. Das Unternehmen gewährt eine Zusagegarantie auf die Summe der eingezahlten Beiträge, die nach einem vorsorgeorientierten Anlagekonzept am Kapitalmarkt investiert werden.

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat die Übernahme dieses neuen Altersversorgungssystems für alle ab 2012 neu bestellten Vorstandsmitglieder beschlossen. Die Höhe der jährlichen Beiträge resultiert aus einem festgelegten Prozentsatz, bezogen auf die Grundvergütung und auf den zum Abschlussstichtag ermittelten gesamten Jahresbonus für das jeweilige Geschäftsjahr. Dieser Prozentsatz beträgt 15%. Bei der Bemessung werden für jedes Vorstandsmitglied das jeweilige angestrebte Versorgungsniveau – auch nach Dauer der Vorstandszugehörigkeit – sowie der daraus abgeleitete jährliche und langfristige Aufwand für das Unternehmen berücksichtigt. Die Beiträge zur Altersversorgung werden bis zum Alter von 62 Jahren gewährt. Der Pensionsplan kommt im Erlebensfall, unabhängig von einer früheren Beendigung des Dienstverhältnisses, frühestens mit Vollendung des 62. Lebensjahres zur Auszahlung. Endet das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit, erfolgt die Auszahlung als Invalidenleistung auch vor Vollendung des 62. Lebensjahres.

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

Hierbei wird dem Vorstandsmitglied jährlich ein Kapitalbaustein gutgeschrieben. Dieser Kapitalbaustein setzt sich zusammen aus einem Beitrag in Höhe von 15% der Summe der Grundvergütung und des zum Abschlussstichtag ermittelten gesamten Jahresbonus für das jeweilige Geschäftsjahr, multipliziert mit einem Altersfaktor, der bis zum Jahr 2015 einer Verzinsung von 6%, ab dem Jahr 2016 von 5% entspricht (Wolfgang Bernhard und Wilfried Porth: durchgängig 5%). Diese Beiträge zur Altersversorgung werden bis zum Alter von 60 Jahren gewährt. Der Pensionsplan kommt im Erlebensfall, unabhängig von einer früheren Beendigung des Dienstverhältnisses, frühestens mit Vollendung des 60. Lebensjahres zur Auszahlung. Endet das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit, erfolgt die Auszahlung als Invalidenleistung auch vor Vollendung des 60. Lebensjahres.

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

- als Einmalbetrag;
- in zwölf Jahresraten, wobei jeder Teilbetrag vom Eintritt des Versorgungsfalls bis zur Auszahlung verzinst wird (Pension Capital: 6% beziehungsweise 5%; Daimler Pensions Plan: gemäß den gesetzlichen Regelungen);
- als Rente mit einer jährlichen Erhöhung (Pension Capital: 3,5% beziehungsweise gemäß den gesetzlichen Regelungen; Daimler Pensions Plan: gemäß den gesetzlichen Regelungen).

Die Verträge enthalten Regelungen, nach denen bei Ableben des Vorstandsmitglieds vor Erreichen des altersbedingten Versorgungsfalls dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner beziehungsweise den unterhaltsberechtigten Kindern beim Pension Capital der gesamte Zusagebetrag, beim Daimler Pensionsplan der erreichte Guthabenstand zuzüglich eines Aufschlags für den verbleibenden Zeitraum bis zur rechnerischen Vollendung des 62. Lebensjahres des Vorstandsmitglieds zusteht. Bei einem Ableben nach Eintritt des altersbedingten Versorgungsfalls sind im Falle der Auszahlungsvariante von zwölf Jahresraten die Erben beziehungsweise die Hinterbliebenenversorgung stehen dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner oder den unterhaltsberechtigten Kindern 60% des Restbarwertes (Pension Capital) beziehungsweise dem Ehepartner/eingetragenen Lebenspartner 60% der Eigenrente (Daimler Pensions Plan) zu.

Bis Ende des Jahres 2005 enthielten die Pensionsverträge der Vorstandsmitglieder Zusagen auf ein jährliches Ruhegehalt, das sich in Abhängigkeit von der Dauer der Vorstandstätigkeit als Prozentsatz der früheren Grundvergütung errechnete; eine analoge Anwendung für die entsprechende Hierarchieebene erfolgte für Wilfried Porth für die Zeit vor seiner Tätigkeit im Vorstand. Diese Pensionsansprüche blieben bei der Umstellung auf »Pension Capital« bestehen, wurden jedoch auf dem Niveau zu Beginn des Jahres 2006 eingefroren.

Zahlungen auf diese Pensionsansprüche beginnen auf Antrag als Altersleistung, wenn das Dienstverhältnis mit oder nach Vollendung des 60. Lebensjahres endet, oder als Invalidenleistung, wenn das Dienstverhältnis aufgrund von Dienstunfähigkeit vor dem 60. Lebensjahr endet. Es erfolgt ab Leistungsbezug eine jährliche Erhöhung um 3,5% (abweichend davon erfolgt für Wilfried Porth eine Anpassung gemäß den gesetzlichen Regelungen). Die entsprechenden Verträge enthalten eine Regelung, nach der bei Ableben eines Vorstandsmitglieds dem Ehepartner 60% des jeweiligen Ruhegehalts zustehen.

Der Betrag kann sich je nach Anzahl unterhaltsberechtigter Kinder um bis zu 30 Prozentpunkte erhöhen.

Ausscheidende Vorstandsmitglieder mit zu Beginn des Jahres 2006 umgestellten Pensionsverträgen mit Ruhegehaltszusagen erhalten aus diesen Verträgen für den Zeitraum zwischen dem Ende ihrer Vertragslaufzeit und der Vollendung des 60. Lebensjahres Zahlungen in Höhe der im vorstehenden Absatz beschriebenen Ruhegehaltszusagen. Bei diesen bis zum Erreichen des 60. Lebensjahres gewährten, gegebenenfalls einer Anrechnung auf andere Einkünfte unterliegenden Zahlungen kommen die bereits bei der Erläuterung der Pensionsverträge beschriebenen jährlichen prozentualen Erhöhungsbeträge ebenfalls zur Anwendung.

Zudem erfolgt für ausgeschiedene Vorstandsmitglieder eine Fahrzeuggestellung, teilweise für einen definierten Zeitraum.

Der Dienstzeitaufwand für die Pensionsverpflichtungen nach IFRS lag im Geschäftsjahr 2018 bei 2,4 (i. V. 2,0) Mio. €. Der Barwert der Gesamtverpflichtung (Defined Benefit Obligation) nach IFRS betrug zum 31. Dezember 2018 86,0 (i. V. 82,7) Mio. €. Unter Berücksichtigung von Lebensalter und Dienstjahren ergeben sich die in der Tabelle dargestellten individuellen Ansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte. [↗ B.59](#)

Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit

Die Laufzeiten der Dienstverträge der Vorstandsmitglieder – entsprechen den Bestellungszeiträumen.  S. 44 f.

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

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

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 2018 wurden Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

Vergütungen an ehemalige Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihre Hinterbliebenen

Die im Jahr 2018 gewährten Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen beliefen sich auf 16,2 (i. V. 19,0) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen nach IFRS für frühere Mitglieder des Vorstands sowie deren Hinterbliebene betragen zum 31. Dezember 2018 insgesamt 270,2 (i. V. 270,5) Mio. €.

B.59

Individuelle Versorgungsansprüche, Dienstzeitaufwendungen und Barwerte der Vorstandsmitglieder

		Jährliches Ruhegehalt (aus Regelung bis 2005) bei Erreichen des 60. Lebensjahrs	Dienstzeitaufwand (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)	Barwert ¹ der Verpflichtungen (für Ruhegehalt, Pension Capital und Daimler Pensions Plan)
<hr/>				
€-Werte in Tausend				
Dr. Dieter Zetsche	2018 2017	1.050 1.050	– –	42.023 42.738
Dr. Wolfgang Bernhard ²	2018 2017	– –	– 46	– –
Martin Daum ³	2018 2017	– –	244 102	3.261 2.860
Renata Jungo Brüngger	2018 2017	– –	251 245	1.290 938
Ola Källenius	2018 2017	– –	257 248	2.971 2.651
Wilfried Porth	2018 2017	156 156	292 282	11.270 10.280
Britta Seeger	2018 2017	– –	248 122	1.467 1.072
Hubertus Troska	2018 2017	– –	244 238	5.285 4.909
Bodo Uebber	2018 2017	275 275	886 690	18.387 17.263
Summe	2018 2017	1.481 1.481	2.422 1.973	85.954 82.711

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

2 2017: Herr Dr. Bernhard anteilig bis 10.02.2017.

3 2017: Herr Daum anteilig ab 01.03.2017.

Angaben zur Höhe der Vorstandsvergütung im Jahr 2018 gemäß den Anforderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex

In den nachfolgenden Tabellen sind für jedes einzelne Mitglied des Vorstands einerseits die für das Geschäftsjahr gewährten Zuwendungen, andererseits die Zuflüsse im beziehungsweise für das Berichtsjahr und der Versorgungsaufwand im beziehungsweise für das Berichtsjahr nach Maßgabe der Empfehlungen der Ziffer 4.2.5 Absatz 3 des Deutschen Corporate Governance Kodex individuell dargestellt.

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

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

Die Summe der »gewährten Zuwendungen« für das Geschäftsjahr 2018 berechnet sich aus

- der Grundvergütung 2018,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2018,
- dem im Jahr 2019 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2018 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100%,
- dem im Jahr 2020 zur Auszahlung kommenden hälftigen aktienorientierten Anteil des Jahresbonus für 2018 mit dem Wert bei einer Zielerreichung von 100%,
- dem Zuteilungswert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP) zum Gewährungszeitpunkt im Jahr 2018 (Auszahlung im Jahr 2022) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2018 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2018).

B.60

Gewährte Zuwendungen

	Dr. Dieter Zetsche				Dr. Wolfgang Bernhard			
	Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars				Daimler Trucks & Buses			
	01.01. - 31.12.	2017	01.01. - 31.12.	2018	01.01. - 10.02.	2017	01.01. - 31.12.	2018
€-Werte in Tausend								
Grundvergütung	2.008	2.048	2.048	2.048	92	-	-	-
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	167	195	195	195	9	-	-	-
Summe	2.175	2.243	2.243	2.243	101	-	-	-
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	1.004	1.024	0	2.407	46	-	-	-
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	1.004	1.024	0	2.407	46	-	-	-
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	2.653	2.659	0	7.000	-	-	-	-
Summe	4.661	4.707	0	11.814	92	-	-	-
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	-	-	-	-	46	-	-	-
Gesamtvergütung	6.836	6.950	2.243	14.057	239	-	-	-
Gesamthöchstgrenze ¹ für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:	10.224			10.344	348			
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen								
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)								

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

Gewährte Zuwendungen

	Martin Daum Daimler Trucks & Buses				Renata Jungo Brügger Integrität & Recht			
	01.03. - 31.12.		01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.	
	2017	2018	min	max	2017	2018	min	max
€-Werte in Tausend								
Grundvergütung	677	832	832	832	812	832	832	832
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	235	121	121	121	108	93	93	93
Summe	912	953	953	953	920	925	925	925
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	338	416	0	978	406	416	0	978
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	338	416	0	978	406	416	0	978
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.043	1.045	0	2.750	1.043	1.045	0	2.750
Summe	1.719	1.877	0	4.706	1.855	1.877	0	4.706
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	102	244	244	244	245	251	251	251
Gesamtvergütung	2.733	3.074	1.197	5.903	3.020	3.053	1.176	5.882
Gesamthöchstgrenze ¹ für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:	4.662			5.252	5.176			5.252
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen								
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)								

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

Gewährte Zuwendungen

	Ola Källénius Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung				Wilfried Porth Personal und Arbeitsdirektor & Mercedes-Benz Vans			
	01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.	
	2017	2018	min	max	2017	2018	min	max
€-Werte in Tausend								
Grundvergütung	812	832	832	832	812	832	832	832
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	95	161	161	161	146	88	88	88
Summe	907	993	993	993	958	920	920	920
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	406	416	0	978	406	416	0	978
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	406	416	0	978	406	416	0	978
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.043	1.045	0	2.750	1.090	1.092	0	2.750
Summe	1.855	1.877	0	4.706	1.902	1.924	0	4.706
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	248	257	257	257	282	292	292	292
Gesamtvergütung	3.010	3.127	1.250	5.956	3.142	3.136	1.212	6.043
Gesamthöchstgrenze ¹ für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:	5.176			5.252	5.271			5.347
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen								
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)								

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

Gewährte Zuwendungen								
	Britta Seeger Mercedes-Benz Cars Vertrieb				Hubertus Troska Greater China			
	01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.	
	2017	2018	min	max	2017	2018	min	max
€-Werte in Tausend								
Grundvergütung	812	832	832	832	812	832	832	832
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	366	164	164	164	470	494	494	494
Summe	1.178	996	996	996	1.282	1.326	1.326	1.326
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	406	416	0	978	406	416	0	978
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	406	416	0	978	406	416	0	978
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.043	1.045	0	2.750	1.043	1.045	0	2.750
Summe	1.855	1.877	0	4.706	1.855	1.877	0	4.706
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	122	248	248	248	238	244	244	244
Gesamtvergütung	3.155	3.121	1.244	5.950	3.375	3.447	1.570	6.276
Gesamthöchstgrenze ¹ für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:	5.176			5.252	5.176			5.252
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen								
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)								

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

Gewährte Zuwendungen								
	Bodo Uebber Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services							
	01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.		01.01. - 31.12.	
	2017	2018	min	max	2017	2018	min	max
€-Werte in Tausend								
Grundvergütung	947	966	966	966				
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	107	164	164	164				
Summe	1.054	1.130	1.130	1.130				
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	473	483	0	1.136				
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	473	483	0	1.136				
Langfristig orientierte variable Vergütung (Planlaufzeit 4 Jahre)	1.246	1.249	0	3.288				
Summe	2.192	2.215	0	5.560				
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	690	886	886	886				
Gesamtvergütung	3.936	4.231	2.016	7.576				
Gesamthöchstgrenze ¹ für im Berichtsjahr gewährte Vergütungsbestandteile ohne:	6.095			6.171				
- Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen								
- Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)								

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

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

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

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

Die Summe der »Zuflüsse« für das Geschäftsjahr 2018 berechnet sich aus

- der Grundvergütung 2018,
- den steuerpflichtigen geldwerten Vorteilen und sonstigen Nebenleistungen im Jahr 2018,
- dem im Jahr 2019 zur Auszahlung kommenden hälftigen Anteil des Jahresbonus für 2018 mit dem Wert zum Abschlussstichtag,
- dem im Jahr 2018 zur Auszahlung gekommenen hälftigen aktienorientierten Anteil des Jahresbonus für 2016 (Deferral),
- dem im Jahr 2018 zur Auszahlung gekommenen Wert der langfristigen aktienorientierten Vergütung (PPSP 2014),
- den in 2018 zur Auszahlung gekommenen Dividendenäquivalenten der laufenden PPSP (2015, 2016, 2017 und 2018) und
- dem Versorgungsaufwand im Jahr 2018 (Dienstzeitaufwand im Jahr 2018).

Die möglichen Kappungen zur Wahrung der in der Gewährungstabellen für das Berichtsjahr 2018 ersichtlichen Gesamthöchstgrenzen erfolgen bei Auszahlung des PPSP 2018. Dieser stellt den letzten Zufluss der im Geschäftsjahr 2018 gewährten Vergütungsbestandteile dar. Für das Geschäftsjahr 2018 würde demnach die mögliche Kappung im Jahr 2022 vorgenommen, dem Auszahlungsjahr des PPSP 2018.

B.61

Zufluss

	Dr. Dieter Zetsche Vorsitzender des Vorstands, Leiter Mercedes-Benz Cars		Dr. Wolfgang Bernhard Daimler Trucks & Buses	
	01.01. – 31.12. 2017	01.01. – 31.12. 2018	01.01. – 10.02. 2017	01.01. – 31.12. 2018
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung	2.008	2.048	92	–
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	167	195	9	–
Summe	2.175	2.243	101	–
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	1.978	640	90	–
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	2.175	1.349	892	–
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2013	6.181	–	2.472	–
Auszahlung PPSP 2014	–	3.463	–	–
Dividendenäquivalente PPSP 2014	152	–	–	–
Dividendenäquivalente PPSP 2015	121	138	–	–
Dividendenäquivalente PPSP 2016	133	149	–	–
Dividendenäquivalente PPSP 2017	128	144	–	–
Dividendenäquivalente PPSP 2018	–	138	–	–
Summe	10.868	6.021	3.454	–
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	–	–	46	–
Gesamtvergütung	13.043	8.264	3.601	–

Zufluss	Martin Daum ¹ Daimler Trucks & Buses	Renata Jungo Brügger ¹ Integrität & Recht		
	01.03. – 31.12. 2017	01.01. – 31.12. 2018	01.01. – 31.12. 2017	01.01. – 31.12. 2018
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung				
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	677	832	812	832
Summe	235	121	108	93
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	667	260	800	260
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	–	–	–	525
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2013	–	–	488	–
Auszahlung PPSP 2014	–	510	–	208
Dividendenäquivalente PPSP 2014	22	–	9	–
Dividendenäquivalente PPSP 2015	17	20	7	9
Dividendenäquivalente PPSP 2016	19	22	53	60
Dividendenäquivalente PPSP 2017	50	56	50	56
Dividendenäquivalente PPSP 2018	–	54	–	54
Summe	775	922	1.407	1.172
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	102	244	245	251
Gesamtvergütung	1.789	2.119	2.572	2.348

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

Zufluss	Ola Källenius ¹ Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung	Wilfried Porth Personal und Arbeitsdirektor & Mercedes-Benz Vans		
	01.01. – 31.12. 2017	01.01. – 31.12. 2018	01.01. – 31.12. 2017	01.01. – 31.12. 2018
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung				
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	812	832	812	832
Summe	95	161	146	88
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	800	260	800	260
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	846	525	846	525
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2013	457	–	2.472	–
Auszahlung PPSP 2014	–	402	–	1.448
Dividendenäquivalente PPSP 2014	18	–	64	–
Dividendenäquivalente PPSP 2015	48	55	50	58
Dividendenäquivalente PPSP 2016	53	60	56	62
Dividendenäquivalente PPSP 2017	50	56	52	59
Dividendenäquivalente PPSP 2018	–	54	–	57
Summe	2.272	1.412	4.340	2.469
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	248	257	282	292
Gesamtvergütung	3.427	2.662	5.580	3.681

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

Zufluss

	Britta Seeger¹ Mercedes-Benz Cars Vertrieb	Hubertus Troska Greater China		
	01.01. – 31.12.	01.01. – 31.12.	01.01. – 31.12.	01.01. – 31.12.
	2017	2018	2017	2018
€-Werte in Tausend				
Grundvergütung	812	832	812	832
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	366	164	470	494
Summe	1.178	996	1.282	1.326
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	800	260	800	260
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	–	–	846	525
Langfristig orientierte variable Vergütung				
Auszahlung PPSP 2013	123	–	2.472	–
Auszahlung PPSP 2014	–	56	–	1.385
Dividendenäquivalente PPSP 2014	2	–	61	–
Dividendenäquivalente PPSP 2015	2	3	48	55
Dividendenäquivalente PPSP 2016	5	6	53	60
Dividendenäquivalente PPSP 2017	50	56	50	56
Dividendenäquivalente PPSP 2018	–	54	–	54
Summe	982	435	4.330	2.395
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	122	248	238	244
Gesamtvergütung	2.282	1.679	5.850	3.965

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

Zufluss

	Bodo Uebber Finanzen & Controlling, Daimler Financial Services	
	01.01. – 31.12.	01.01. – 31.12.
	2017	2018
€-Werte in Tausend		
Grundvergütung	947	967
Steuerpflichtige geldwerte Vorteile und sonstige Nebenleistungen	107	164
Summe	1.054	1.131
Einjährige variable Vergütung (50% vom Jahresbonus, kurzfristig orientiert)	932	302
Deferral (50% vom Jahresbonus, mittelfristig orientiert)	1.005	624
Langfristig orientierte variable Vergütung		
Auszahlung PPSP 2013	2.956	–
Auszahlung PPSP 2014	–	1.656
Dividendenäquivalente PPSP 2014	73	–
Dividendenäquivalente PPSP 2015	58	66
Dividendenäquivalente PPSP 2016	63	71
Dividendenäquivalente PPSP 2017	60	67
Dividendenäquivalente PPSP 2018	–	65
Summe	5.147	2.851
Versorgungsaufwand (Dienstzeitaufwand)	690	886
Gesamtvergütung	6.891	4.868

Vergütung des Aufsichtsrats

Vergütung des Aufsichtsrats im Jahr 2018

Die Vergütung des Aufsichtsrats wird von der Hauptversammlung der Daimler AG festgelegt; sie ist in der Satzung des Unternehmens geregelt. Die von der Hauptversammlung im März 2017 mit Wirkung für das am 1. Januar 2017 begonnene Geschäftsjahr angepasste Vergütung sieht vor, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats zusätzlich zum Ersatz von Auslagen und der ihnen für die Aufsichtsratstätigkeit zur Last fallenden Umsatzsteuer nach Abschluss des Geschäftsjahres eine feste Vergütung von 144.000 € erhalten. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält zusätzlich 288.000 €, der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats zusätzlich 144.000 €. Die Mitgliedschaft im Prüfungsausschuss wird mit zusätzlich 72.000 €, die Mitgliedschaft im Präsidialausschuss mit zusätzlich 57.600 € und die Mitgliedschaft in sonstigen Ausschüssen des Aufsichtsrats mit zusätzlich 28.800 € honoriert; abweichend davon werden für den Vorsitz im Prüfungsausschuss zusätzlich 144.000 € vergütet. Ausschusstätigkeiten werden für höchstens drei Ausschüsse berücksichtigt, wobei bei Überschreiten dieser Zahl die drei höchstdotierten Funktionen maßgeblich wären. Die Vergütung von Ausschusstätigkeiten für ein Geschäftsjahr setzt voraus, dass der betreffende Ausschuss in diesem Zeitraum zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat.

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

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

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

Die individuelle Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der nachstehenden Tabelle ausgewiesen. [↗ B.62](#)

Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Geschäftsjahr 2018 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der oben beschriebenen Gremientätigkeiten, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, gewährt.

Damit lag die Vergütung für die Tätigkeit der Mitglieder des Aufsichtsrats der Daimler AG im Jahr 2018 insgesamt bei 4,2 (i. V. 4,2) Mio. €.

Kredite an Aufsichtsratsmitglieder

Im Jahr 2018 wurden Vorschüsse oder Kredite an Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

B.62**Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats**

Name in €	Vergütete Funktion(en)	Gesamt 2018
Dr. Manfred Bischoff	Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Nominierungsausschusses	533.800
Michael Brecht ¹	Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats, des Präsidial- und des Prüfungsausschusses	435.200
Dr. Paul Achleitner	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	183.800
Bader M. Al Saad	Mitglied des Aufsichtsrats	152.800
Sari Baldauf	Mitglied des Aufsichtsrats und des Nominierungsausschusses	184.900
Michael Betttag ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	153.900
Dr. Clemens Börsig	Mitglied des Aufsichtsrats und Vorsitzender des Prüfungsausschusses	302.300
Raymond Curry ²	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 05.04.2018)	113.515
Dr. Jürgen Hambrecht	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses	214.800
Petraea Heynike	Mitglied des Aufsichtsrats	153.900
Andrea Jung	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 05.04.2018)	40.779
Joe Kaeser	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	229.200
Ergun Lüimali ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses	230.300
Wolfgang Nieke ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	153.900
Dr. Bernd Pischetsrieder	Mitglied des Aufsichtsrats	153.900
Valter Sanches ³	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 05.04.2018)	40.779
Jörg Spies ¹	Mitglied des Aufsichtsrats (bis 05.04.2018)	40.779
Elke Tönjes-Werner ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	153.900
Sibylle Wankel ¹	Mitglied des Aufsichtsrats	153.900
Dr. Frank Weber	Mitglied des Aufsichtsrats	153.900
Marie Wieck	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 05.04.2018)	113.515
Dr. Sabine Zimmer ¹	Mitglied des Aufsichtsrats (ab 05.04.2018)	113.515
Roman Zitzelsberger ¹	Mitglied des Aufsichtsrats und des Präsidialausschusses	213.700

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

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

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

Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

(Bericht nach § 315a Absatz 1 HGB und § 289a Absatz 1 HGB)

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das gezeichnete Kapital der Daimler AG zum 31. Dezember 2018 beträgt rund 3.070 Mio. €. Es ist eingeteilt in 1.069.837.447 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils rund 2,87 €. Gemäß § 67 Abs. 2 Aktiengesetz gilt im Verhältnis zur Gesellschaft als Aktionär nur, wer als solcher im Aktienregister eingetragen ist. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewähren alle Aktien die gleichen Rechte. Jede Aktie vermittelt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere aus den §§ 12, 53a ff., 118 ff. und 186 Aktiengesetz. Zum 31. Dezember 2018 befanden sich keine Aktien im eigenen Bestand.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

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

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

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

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

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

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

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

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde die Gesellschaft bis zum 31. März 2020 ermächtigt, eigene Aktien im Umfang von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien können auch zur Bedienung von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen und zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organmitglieder von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. Aktiengesetz verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

Der Vorstand ist darüber hinaus berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf erworbene eigene Aktien in weiteren definierten Fällen auszuschließen. Im Umfang von bis zu 5 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals wurde die Gesellschaft ferner ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten (Put- und Call-Optionen, Terminkäufen oder einer Kombination dieser Instrumente) zu erwerben, wobei die Laufzeit der Derivate 18 Monate nicht überschreiten darf und spätestens am 31. März 2020 enden muss.

Von der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 9. April 2014 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 8. April 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats um bis zu insgesamt 1 Mrd. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Scheinlagen zu erhöhen und mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (Genehmigtes Kapital 2014). Das Genehmigte Kapital 2014, von dem kein Gebrauch gemacht worden war, wurde mit Beschluss der Hauptversammlung vom 5. April 2018 aufgehoben. Ebenfalls mit Beschluss dieser

Hauptversammlung wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 4. April 2023 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1 Mrd. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen und mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (Genehmigtes Kapital 2018). Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlage zum Zwecke des Unternehmenserwerbs und bei Barkapitalerhöhungen, wenn der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien nicht wesentlich unterschreitet.

Vom Genehmigten Kapital 2018 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. März 2020 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens zehn Jahren zu begeben und den Inhabern beziehungsweise Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag des Grundkapitals von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandel- beziehungsweise Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen Beteiligung an anderen Unternehmen, begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- beziehungsweise Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen können einmalig oder mehrmals, insgesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und auch durch mit der Daimler AG im Sinne der §§ 15 ff. Aktiengesetz verbundene Unternehmen begeben werden.

Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen. Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Ausgabe von Schuldverschreibungen gegen Sacheinlagen, insbesondere im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben, und bei Ausgabe gegen Barleistung zu einem Ausgabepreis, der den theoretischen Marktwert der Schuldverschreibung nicht wesentlich unterschreitet.

Zur Bedienung der unter vorstehender Ermächtigung ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen hat die Hauptversammlung am 1. April 2015 ferner beschlossen, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2015).

Von der 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 11 Mrd. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorseht, dass die Daimler AG Tochterunternehmen einer anderen Gesellschaft oder einer oder mehrerer gemeinsam handelnder Personen wird;
- Kreditverträge mit Darlehensgebern über einen Betrag von insgesamt 1,7 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 15 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;
- ein Master Cooperation Agreement über eine weitreichende strategische Kooperation mit Renault S. A., Renault-Nissan B. V. und Nissan Motor Co., Ltd. Im Falle eines Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ist jede der anderen Parteien berechtigt, die Vereinbarung zu kündigen. Ein Kontrollwechsel im Sinne des Master Cooperation Agreements liegt vor, wenn ein Dritter oder mehrere gemeinsam agierende Dritte rechtlich oder wirtschaftlich direkt oder indirekt mindestens 50% der Stimmrechte der entsprechenden Partei erwerben oder berechtigt sind, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen. Unter dem Master Cooperation Agreement wurden mehrere Kooperationsverträge zwischen der Daimler AG einerseits und Renault und/oder Nissan andererseits abgeschlossen, die für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündigungsrecht für die andere Vertragspartei vorsehen. Im Wesentlichen sind dies Verträge über eine neue Architektur für Kleinwagen, die gemeinsame Nutzung beziehungsweise Entwicklung von verbrauchsarmen Diesel- und Benzinmotoren sowie Getrieben, die Entwicklung und Belieferung mit einem kleinen Stadtlieferwagen, die Entwicklung, Fertigung und Lieferung von sogenannten Pickup-Fahrzeugen, die Nutzung einer bestehenden Kompaktwagenarchitektur und die gemeinsame Produktion von Infiniti/Nissan und Mercedes Kompaktfahrzeugen in einem 50:50-Joint-Venture in Mexiko. Der Kontrollwechsel knüpft dabei an einen Schwellenwert von 50% der Stimmrechte oder an die Berechtigung an, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen. Bei einer Kündigung der Kooperation im Bereich der Entwicklung von Kleinwagen infolge eines Kontrollwechsels in der Frühphase der Zusammenarbeit wäre die von dem Kontrollwechsel betroffene Partei verpflichtet, ihren Anteil an den Kosten für die Entwicklung von gemeinsamen Komponenten zu tragen, auch wenn die Entwicklung für diese Partei eingestellt würde;
- einen Vertrag mit der BAIC Motor Co., Ltd. über ein gemeinsames Beteiligungsunternehmen zur Herstellung und zum Vertrieb von Pkw der Marke Mercedes-Benz in China, mit dem der BAIC Motor Co., Ltd. das Recht zur Kündigung oder zur Ausübung einer Put- oder einer Call-Option für den Fall eingeräumt wird, dass eine dritte Partei ein Drittel oder mehr der Stimmrechte an der Daimler AG erwirbt;
- einen Vertrag über die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens mit der Beiqi Foton Motor Co., Ltd. mit dem Geschäftszweck, schwere und mittelschwere Lkw der Marke Auman zu fertigen und zu vertreiben. Dieser Vertrag räumt der Beiqi Foton Motor Co., Ltd. ein Kündigungsrecht für den Fall ein, dass einer ihrer Wettbewerber mehr als 25 % des Kapitals oder der Vermögensgegenstände der Daimler AG erwirbt oder in die Lage gelangt, Beschlüsse ihres Vorstands zu beeinflussen;
- eine Vereinbarung zwischen Daimler und der Robert Bosch GmbH über gemeinsame Gründung und Betrieb der EM-motive GmbH für die Entwicklung und die Produktion von Elektromaschinen für automobile Anwendungen, die der Robert Bosch GmbH ein Kündigungsrecht und ein Recht zum Erwerb der Daimler-Anteile für den Fall einräumte, dass Daimler unter die Kontrolle eines Wettbewerbers der Robert Bosch GmbH gerät, wurde im Januar 2019 beendet. Die Robert Bosch GmbH übernimmt die von Daimler gehaltene Beteiligung an dem Gemeinschaftsunternehmen. Der Vollzug der Transaktion bedarf noch der Zustimmung der Kartellbehörden und wird für März 2019 erwartet.
- einen Vertrag zwischen der Daimler AG, der BMW AG und der Audi AG über den Erwerb der Gesellschaften der HERE-Gruppe und die damit zusammenhängende Gründung der There Holding B. V. Dieser Vertrag sieht für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei die Verpflichtung vor, ihre Anteile an der There Holding B. V. den anderen Gesellschaftern zum Kauf anzubieten. Ein Kontrollwechsel liegt in Bezug auf die Daimler AG vor, wenn eine Person die Kontrolle über die Daimler AG übernimmt, wobei Kontrolle definiert ist als (i) das Innehaben von oder die Kontrolle von mehr als 50% der Stimmrechte, (ii) die Möglichkeit, mehr als 50% der auf Hauptversammlungen ausübaren Stimmrechte zu allen oder nahezu allen Angelegenheiten zu steuern, oder (iii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder von Vorstand oder Aufsichtsrat zu bestimmen. Des Weiteren liegt ein Kontrollwechsel vor, wenn Wettbewerber der HERE-Gruppe beziehungsweise bestimmte mögliche Wettbewerber der HERE-Gruppe aus der Technologiebranche mindestens 25% an der Daimler AG erwerben. Wenn keine der anderen Parteien diese Anteile übernimmt, haben die anderen Parteien das Recht, die Auflösung der There Holding B. V. zu beschließen.
- eine Vereinbarung zwischen der Daimler AG und der BMW AG, die grundsätzliche Regelungen für sechs Joint Venture zwischen der Daimler Mobility Services GmbH und Konzerngesellschaften der BMW AG auf dem Gebiet der Mobilitätsdienstleistungen (Car Sharing, Ride-Hailing, Parking, Charging, Multimodal und ein Joint Venture, welches die gemeinsame Marke hält) enthält. Der Kontrollwechsel ist definiert als die Übernahme von mehr als 50% der Stimmrechte oder der Anteile sowie der Abschluss eines Beherrschungsvertrages über die Daimler AG durch eine dritte Partei. Als Folge eines Kontrollwechsels kann die jeweils andere Partei einen Shoot Out Prozess, der im Vertrag genauer definiert ist, initiieren.

Risiko- und Chancenbericht

Der Daimler-Konzern ist einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die mit dem unternehmerischen Handeln der Geschäftsfelder verbunden sind oder sich aus externen Einflüssen ergeben. Unter einem Risiko wird die Gefahr verstanden, dass Ereignisse, Entwicklungen oder Handlungen den Konzern oder eines der Geschäftsfelder daran hindern, seine Ziele zu erreichen. Gleichzeitig ist es für den Daimler-Konzern wichtig, Chancen für das Unternehmen zu identifizieren, um diese im Zuge des unternehmerischen Handelns zu nutzen und so die Wettbewerbsfähigkeit des Daimler-Konzerns zu sichern und auszubauen. Eine Chance bezeichnet die Möglichkeit, aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen die geplanten Ziele des Konzerns oder eines Geschäftsfelds zu sichern oder zu übertreffen. Die direkte Verantwortung, unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und zu steuern, liegt bei den Geschäftsfeldern. Im Rahmen des Strategieprozesses werden Risiken, die mit der geplanten längerfristigen Entwicklung verbunden sind, und Chancen für weiteres profitables Wachstum ermittelt und in den Entscheidungsprozess eingebracht. Um unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und konsequent zu handhaben, werden wirksame Steuerungs- und Kontrollsystme eingesetzt, die in einem Risiko- und Chancenmanagementsystem gebündelt sind. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen erfolgt nicht. Das System wird nachfolgend dargestellt.

B.63

Beurteilung Eintrittswahrscheinlichkeit/Möglicher Ausmaß

Stufe	Eintrittswahrscheinlichkeit
Niedrig	0 % < Eintrittswahrscheinlichkeit ≤ 33 %
Mittel	33 % < Eintrittswahrscheinlichkeit ≤ 66 %
Hoch	66 % < Eintrittswahrscheinlichkeit < 100 %

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

Risiko- und Chancenmanagementsystem

Das **Risikomanagementsystem** im Hinblick auf bestandsgefährdende und andere wesentliche Risiken ist in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem des Daimler-Konzerns eingebettet. Es ist integraler Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in den rechtlichen Einheiten, Geschäftsfeldern und konzernweiten Funktionen. Mit dem Risikomanagementsystem sollen bestandsgefährdende und andere wesentliche Risiken systematisch und kontinuierlich identifiziert, beurteilt, gesteuert, überwacht und dokumentiert werden, um die Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen zu erhöhen.

Das **Chancenmanagementsystem** des Daimler-Konzerns ist an das Risikomanagementsystem angelehnt. Ziel des Chancenmanagements ist es, die im Rahmen der Geschäftstätigkeit durch positive Entwicklungen möglichen Chancen frühzeitig zu erkennen und durch geeignete Maßnahmen möglichst optimal für das Unternehmen zu nutzen. Durch das Ergreifen von Chancen sollen geplante Ziele abgesichert oder übertroffen werden. Im Chancenmanagement werden relevante, umsetzbare Chancen betrachtet, die bisher nicht in eine Planung eingeflossen sind.

Im Rahmen einer Operativen Planung erfolgt die Identifikation und Beurteilung von Risiken und Chancen – unter Berücksichtigung entsprechender Risiko- und Chancenkategorien – für einen zweijährigen Planungszeitraum. Zudem werden in den Diskussionen zur Ableitung der mittelfristigen und strategischen Ziele im Rahmen einer strategischen Planung auch Risiken und Chancen identifiziert und bewertet, die auf einen längerfristigen Zeitraum bezogen sind. Die Berichterstattung von Risiken und Chancen im Lagebericht bezieht sich grundsätzlich auf ein Jahr. Neben der Berichterstattung zu bestimmten Zeitpunkten ist das Risiko- und Chancenmanagement im Konzern als kontinuierliche Aufgabe etabliert. Zusätzlich zur Regelberichterstattung gibt es in diesem Zusammenhang für wesentliche unerwartet auftretende Risiken eine konzerninterne Berichterstattungspflicht. Das zentrale Konzernrisikomanagement berichtet die identifizierten Risiken und Chancen regelmäßig an Vorstand und Aufsichtsrat.

Die Bewertung der Risiken erfolgt auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und des möglichen Ausmaßes gemäß den Stufen »Niedrig«, »Mittel« oder »Hoch«. Diese Stufen liegen auch der Bewertung des Ausmaßes von Chancen zugrunde. Auf die Betrachtung der Eintrittswahrscheinlichkeit wird hierbei verzichtet. Bei der Bewertung des Ausmaßes eines Risikos oder einer Chance wird die Wirkung in der Regel in Relation zum EBIT betrachtet.

Im Konzern werden Risiken und Chancen unterhalb von 500 Mio. € als »Niedrig«, zwischen 500 Mio. € und 1 Mrd. € als »Mittel« und ab 1 Mrd. € als »Hoch« eingestuft. Für die Quantifizierung pro Risiko- und Chancenkategorie im Lagebericht werden die Einzelrisiken und -chancen pro Kategorie zusammengefasst. Die Bewertung der Dimensionen Eintrittswahrscheinlichkeit und mögliches Ausmaß beruht auf der in Tabelle **A B.63** gezeigten Einteilung und erfolgt vor umgesetzten Maßnahmen. Neben den quantifizierbaren Risiken und Chancen werden im Risikomanagement auch qualitative Risiken und Chancen berücksichtigt. Diese umfassen insbesondere Risiken, die mit den dargestellten Aspekten des nichtfinanziellen Berichts verbunden sind. Im Rahmen der Beschreibungen zu den Risiko- und Chancenkategorien werden wesentliche Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr begründet.

Das Risikomanagement ist am Grundsatz der Vollständigkeit ausgerichtet, das heißt, alle identifizierten Risiken fließen auf der Ebene der einzelnen Einheiten in den Risikomanagementprozess ein. Für die Überwachung genereller Unsicherheiten ohne konkreten Anhaltspunkt von möglichen Ergebniswirkungen ist das interne Kontrollsystem (IKS) zuständig.

Der Konsolidierungskreis des Risiko- und Chancenmanagements entspricht dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses und geht bei Bedarf darüber hinaus. Es werden Risiken und Chancen der Geschäftsfelder und operativen Einheiten, der bedeutenden assoziierten Unternehmen, der Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie der zentralen Bereiche einbezogen.

Aufgabe der Verantwortlichen für das Risiko- und Chancenmanagement ist es, neben der Identifikation und Bewertung von Risiken und Chancen auch zugehörige Maßnahmen zu definieren und gegebenenfalls einzuleiten. Diese Maßnahmen dienen dazu, Risiken zu vermeiden, zu reduzieren oder sich gegen diese abzusichern. Zur Ergreifung oder Erhöhung einer Chance sowie zu deren teilweiser oder vollständiger Umsetzung sind ebenfalls Maßnahmen zu implementieren. Die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme wird vor ihrer Umsetzung bewertet. Das Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit aller identifizierten Risiken und Chancen aus den einzelnen Einheiten sowie die zugehörigen, eingeleiteten Maßnahmen werden kontinuierlich überwacht. Eine Steuerung findet im Unternehmen auf Ebene der Geschäftsfelder basierend auf Einzelrisiken und -chancen statt.

Das **interne Kontrollsystem 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 den relevanten rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen. Das System beinhaltet Grundsätze, Verfahren sowie präventive und aufdeckende Kontrollen. Unter anderem wird regelmäßig geprüft, ob

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

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

Die organisatorische Einbettung und Überwachung des Risiko- und Chancenmanagements erfolgt über die im Konzern etablierte Risikomanagementorganisation. Dabei werden von den rechtlichen Einheiten, Geschäftsfeldern und konzernweiten Funktionen turnusmäßig die konkreten Risiken und Chancen abgefragt. Diese Informationen werden an das Konzernrisikomanagement weitergegeben, das die Informationen verarbeitet und dem Vorstand und Aufsichtsrat sowie dem Group Risk Management Committee (GRMC) zur Verfügung stellt. Das GRMC setzt sich aus Vertretern der Bereiche Accounting & Financial Reporting, der Rechtsabteilung, Compliance und Technical Compliance zusammen und wird vom Vorstand für Finanzen & Controlling/Daimler Financial Services geleitet. Die Interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

Die Verantwortung für das operative Risikomanagement und für die Risikomanagementprozesse liegt direkt in den Geschäftsfeldern, konzernweiten Funktionen und rechtlichen Einheiten.

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

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

Risiken und Chancen

Im Folgenden werden Risiken und Chancen beschrieben, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns haben können. Grundsätzlich erfolgt die Berichterstattung über Risiken und Chancen bezogen auf einzelne Segmente. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die beschriebenen Risiken und Chancen alle automobilen Geschäftsfelder.

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

Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen

Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen des Daimler-Konzerns werden nachfolgend erläutert. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle [B.64](#) dargestellt.

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen

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

Wie die Mehrzahl der Wirtschaftsforschungsinstitute erwartet Daimler, dass sich der Aufschwung der **Weltwirtschaft** auch 2019 fortsetzt, wenngleich mit geringerer Dynamik als in den beiden Vorjahren. Der Konjunkturverlauf im Jahr 2018 ist im Kapitel »Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf« dieses Lageberichts ausführlich beschrieben; die Wachstumsannahmen für 2019 werden im »Prognosebericht« erörtert.  [S. 79 ff.](#) und [S. 158 ff.](#)

Die volkswirtschaftlichen Risiken und Chancen sind an Annahmen und Prognosen über die **Gesamtentwicklung** gekoppelt. Das Verhältnis von Chancen und Risiken erscheint zum Jahresbeginn 2019 etwas ungünstiger als noch im Vorjahr.

Die Eskalation des **Handelskonfliktes** zwischen den USA und China ist weiterhin eines der Hauptrisiken. Aber auch die drohenden US-Zölle auf Fahrzeug- und Teileimporte aus anderen Märkten, unter anderem der EU, könnten existierende globale Wertschöpfungsketten beeinträchtigen und sich negativ auf die Absatzmöglichkeiten und die wirtschaftliche Entwicklung auswirken. Zudem besteht die Gefahr, dass Länder verstärkt protektionistische Maßnahmen wie konkrete Marktzugangsbarrieren oder industriepolitische Konzepte implementieren. Sollten sich diese Handelsspannungen ausweiten und den Welthandel massiv beeinträchtigen, hätte dies signifikante Auswirkungen auf Inflation, Geschäftsklima, Verbrauchertrauen und letztendlich das Weltwirtschaftswachstum. Im Gegenzug könnten unvorhergesehene Handelserleichterungen positive Impulse setzen und zu mehr Handel und höherem Wachstum führen. Auch der Daimler-Konzern könnte in diesem Fall von den präferentiellen Handelsbedingungen profitieren.

In den **USA** könnte die Wirtschafts- und Fiskalpolitik expansiver ausfallen, als bisher angenommen wird. Da der Daimler-Konzern insbesondere in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und Daimler Financial Services einen beträchtlichen Teil seines Umsatzes in den USA erzielt, hätten diese Entwicklungen erhebliche Konsequenzen für den Konzern-erfolg. Darüber hinaus hätte ein höheres Wachstum in den USA auch Ausstrahlungseffekte auf den Rest der Welt. Die Kehrseite einer solchen expansiven Fiskalpolitik ist eine weitere Verschärfung der Verschuldungssituation der USA sowie das Risiko, dass die Inflation kräftiger ansteigt, als derzeit erwartet wird, nicht zuletzt aufgrund steigender Löhne und eines Arbeitsmarktes nahe der Vollbeschäftigung. Dies würde die US-Zentralbank zwingen, die Leitzinsen deutlicher als vom Markt erwartet anzuheben, was die Binnennachfrage unmittelbar schwächen würde. Als weitere Folge könnten zunehmende Volatilitäten an den Finanzmärkten das Investorenvertrauen beschädigen und zu weitreichenden Abverkäufen führen und damit eine Kettenreaktion an den Aktienmärkten in Gang setzen mit starken Marktkorrekturen und Phasen außerordentlicher Volatilität an den globalen Finanzmärkten.

In **Europa** stellt vor allem die weitere Ausgestaltung der Beziehungen zwischen der EU und Großbritannien ein bedeutendes Risiko dar. Sofern das ausgehandelte Austrittsabkommen nicht vom britischen Parlament verabschiedet wird und es im Zuge dessen weder zu Nachverhandlungen des Abkommens noch zu einer gänzlichen Abkehr vom Brexit kommt, ist ein ungeordneter Austritt im Frühjahr 2019 zumindest möglich. Dies hätte massive Auswirkungen auf die Volkswirtschaft des Vereinigten Königreichs und, vermutlich in geringerem Maße, auch auf die verbleibenden EU-Mitgliedsstaaten und würde die Handelsbedingungen erschweren. Sollten darüber hinaus die Finanzmarktteilnehmer nicht ausreichend vorbereitet sein, sind spürbare Verwerfungen an den Märkten nicht auszuschließen, was mit deutlichen negativen Auswirkungen auf die Realwirtschaft einherginge. Im Euroraum könnte zudem eine erhöhte politische Unsicherheit, beispielsweise infolge der Entwicklungen in Italien, negative Auswirkungen auf Konsum- und Investitionsentscheidungen von Haushalten und Unternehmen haben. Der europäische Markt ist für Daimler über alle Geschäftsfelder hinweg auch künftig von großer Bedeutung.

Aufgrund der zentralen Bedeutung Chinas als Wachstumstreiber der Weltwirtschaft in den vergangenen Jahren ist in einem konjunkturellen Einbruch der **chinesischen Wirtschaft** ein erhebliches Risiko für die Weltwirtschaft zu sehen. Der seit der globalen Finanzkrise zu beobachtende deutliche Anstieg der Verschuldung, vor allem im Unternehmenssektor, stellt hier ein deutliches Risiko dar. Sollten die Anstrengungen der Regierung, das Kreditwachstum einzudämmen, in Kombination mit den negativen Auswirkungen der US-Zölle auf den chinesischen Exportsektor, zu einer deutlicheren Wachstumsverlang-

samung führen als aktuell angenommen, hätte das eine spürbare Abkühlung der Weltkonjunktur zur Folge. In China selbst könnte es infolge der Wachstumsverlangsamung zu einer übermäßigen Zunahme von Kreditausfällen kommen, die wiederum zu Turbulenzen im Bankensektor und an den Finanzmärkten führen würden. Insbesondere das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars, für das China inzwischen der mit Abstand größte Einzelmarkt ist, müsste in diesem Fall mit deutlichen negativen Auswirkungen auf seinen Absatz rechnen. Hingegen könnte das Wachstum 2019 infolge angekündigter Stimulusmaßnahmen der chinesischen Regierung auch kräftiger ausfallen als erwartet. Der daraus resultierende höhere Zuwachs beim gesamtwirtschaftlichen Konsum böte als Folge weitere Chancen – insbesondere für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars.

Der Druck auf die Gruppe der **Schwellenländer** könnte sich weiter verschärfen, falls noch weitere Länder von massiven Kapitalabflüssen und Wechselkursverlusten betroffen wären oder sich die Währungskrisen in Argentinien und der Türkei zu ausgeprägten Banken Krisen ausweiten. In derartigen Fällen würden globale Investoren auf breiter Front Kapital aus den Schwellenländern abziehen, was vor allem Länder mit großen außenwirtschaftlichen Ungleichgewichten zu schmerzhaften Anpassungen zwingen dürfte. Erneute Finanzmarktturbulenzen und Währungskrisen sind mögliche Konsequenzen und könnten die Konjunktur in den betroffenen Volkswirtschaften massiv belasten. Auch ein geringeres Welthandelswachstum und niedrigere Rohstoffpreise (unter anderem ein Einbruch der Rohölpreise) als derzeit vorhergesagt hätten negative Wachstumseffekte für Rohstoffexporteure. Da Daimler in diesen Ländern schon sehr aktiv ist, beziehungsweise diese Märkte eine strategische Rolle spielen, hätte dies für die Absatzaussichten des Konzerns negative Folgen. Importabhängige Volkswirtschaften, wie zum Beispiel Indien, würden hingegen von niedrigeren Rohstoffpreisen profitieren. Ein zu starker und sprunghafter Anstieg der Rohölpreise etwa infolge geopolitischer Spannungen würde hingegen den Inflationsdruck erhöhen, die Zentralbanken zu einer schnelleren Zinserhöhung veranlassen und sich auch negativ auf Stimmungsindikatoren und Konsumverhalten auswirken.

Angesichts der noch immer positiven wirtschaftlichen Situation in weiten Teilen der Welt besteht die Chance, dass die **Weltwirtschaft** im Jahr 2019 doch kräftiger wächst als bislang angenommen. Eine stärkere Zunahme der weltweiten Nachfrage würde ebenfalls die Rohstoffpreise weiter stützen und hätte positive Auswirkungen auf Rohstoffexporteure in Südamerika, dem Nahen und Mittleren Osten und Afrika.

Weitere Risiken liegen in **geopolitischen Spannungen** oder **terroristischen Attentaten** oder Übergriffen in Europa oder anderen großen Volkswirtschaften, die die Weltwirtschaft und die internationalen Kapitalmärkte nachhaltig negativ beeinflussen können.

B.64

Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Allgemeine Marktrisiken	Niedrig	Hoch	Allgemeine Marktchancen	Niedrig
Risiken in Verbindung mit der Leasing- und Absatzfinanzierung	Niedrig	Niedrig	Chancen in Verbindung mit der Leasing- und Absatzfinanzierung	Niedrig
Risiken aus dem Beschaffungsmarkt	Mittel	Hoch	Chancen aus dem Beschaffungsmarkt	Mittel
Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	Mittel	Hoch	Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	Niedrig

Allgemeine Marktrisiken und -chancen

Risiken und Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung auf den Automobilmärkten sind maßgeblich durch die in den vorhergehenden Abschnitten beschriebene konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft beeinflusst. Die Beurteilung marktwirtschaftlicher Risiken und Chancen ist an Annahmen und Prognosen über die Gesamtmarktentwicklung in den Regionen gekoppelt, in denen der Daimler-Konzern tätig ist. Die Möglichkeit, dass sich Märkte gegenüber der Planung besser oder schlechter entwickeln oder Marktbedingungen sich verändern, besteht grundsätzlich für alle Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns.

Potenzielle Auswirkungen der **Risiken auf die Absatzentwicklung** werden dabei in Risikoszenarien erfasst. Die Risiken können Veränderungen, bezogen auf die geplante Geschäftstätigkeit, die zugehörigen Fahrzeugabsätze und -bestände sowie das After-Sales-Geschäft, bewirken. Ursachen können dabei insbesondere das zum Teil instabile makroökonomische Umfeld sowie politische oder wirtschaftliche Unsicherheiten sein. Auch ein steigender Ölpreis und volatile Wechselkurse können zu einer Verunsicherung der Märkte und damit zu einer sinkenden Nachfrage führen. Unterschiede zwischen den Geschäftsfeldern gibt es aufgrund der teilweise abweichenden regionalen Tätigkeitsschwerpunkte der einzelnen Segmente. Auch die Diskussionen um die Zukunft der Dieseltechnologie und die damit verbundenen Unwägbarkeiten können für eine Veränderung der Kundennachfrage sorgen, die sich negativ auf den Absatz von Dieselfahrzeugen auswirken und damit mögliche Ergebniseinbußen zur Folge haben kann. Die Markt-, Absatz- und Bestandsentwicklung wird von den Geschäftsfeldern kontinuierlich analysiert und überwacht; gegebenenfalls werden spezifische Marketing- und Vertriebsprogramme aufgesetzt.

Volatilitäten in Bezug auf die Entwicklungen der Märkte können auch dazu führen, dass sich der Gesamtmarkt oder regionale Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie besser entwickeln als in den internen Prognosen und Prämissen angenommen und in marktwirtschaftliche Chancen münden. Auch aus einer Verbesserung der Wettbewerbssituation oder einer positiven Nachfrageentwicklung der Geschäftsfelder können sich Chancen ergeben. Die bestehenden Marktchancen der Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns können jedoch nur genutzt werden, wenn die Produktion hierauf ausgerichtet werden kann und regionale Rahmenbedingungen dies ermöglichen. Zudem müssen Lücken zwischen Nachfrage und Angebot rechtzeitig erkannt und abgedeckt werden. Die durch den Daimler-Konzern initiierten Maßnahmen zur Nutzung des Chancenpotenzials umfassen eine Kombination aus dezentralen Vertriebs- und Marketingaktionen sowie zentralen, strategischen Produkt- und Kapazitätsplanungen.

Da die Zielerreichung des Geschäftsfelds Daimler Financial Services eng mit dem Geschäftsverlauf der automobilen Geschäftsfelder verbunden ist, spiegeln sich bestehende **Volumenrisiken und -chancen** auch im Segment Daimler Financial Services wider.

Aufgrund der zum Teil angespannten wirtschaftlichen Lage einiger **Händler und Fahrzeugimporteure** könnten Unterstützungsleistungen notwendig werden, um die Leistungsfähigkeit der Geschäftspartner sicherzustellen. Die Ursache der Risiken liegt in deren jeweiligem Risikoumfeld sowie in den getätigten, notwendigen Infrastrukturinvestitionen für den Verkauf neuer Produkte. Unterstützungsleistungen können die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der automobilen Geschäftsfelder

belasten. Weitere Risiken können sich aus der Abhängigkeit von bestimmten Händlern ergeben. Unter Umständen müssen Beziehungen zu weiteren Geschäftspartnern aufgebaut werden. Die finanzielle Lage strategisch relevanter Händler und Fahrzeugimporteure wird kontinuierlich überwacht. Im Bedarfswall können Anpassungen der Zahlungsmodalitäten vorgenommen werden. Entsprechende Risiken bestehen für Händler und Fahrzeugimporteure der Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks und Mercedes-Benz Vans.

Das erfolgreiche Produktpotfolio des Daimler-Konzerns trägt zu einer vorteilhaften Positionierung gegenüber den Wettbewerbern bei. Ein möglicherweise steigender **Wettbewerbs- und Preisdruck** betrifft vor allem die Segmente Mercedes-Benz Cars und Daimler Trucks. Hierbei können aufgrund einer aggressiven Preispolitik, der Einführung neuer Produkte durch Wettbewerber oder des Preisdrucks in Bezug auf das After-Sales-Geschäft gegebenenfalls Preise nicht wie erwartet durchgesetzt werden. Es ist möglich, dass daraus reduzierte Erträge resultieren, die geplante Profitabilität der Produkte nicht erreicht wird oder Marktanteile schrumpfen. Der Umfang der Risiken orientiert sich dabei an der Größe des Absatzvolumens eines Geschäftsfelds. Zur frühzeitigen Erkennung zugehöriger Risiken wird ein kontinuierliches Monitoring der Wettbewerber durchgeführt. Je nach Ausprägung werden produktspezifische und gegebenenfalls regional unterschiedliche Maßnahmen ergriffen, um absatzschwächere Märkte zu unterstützen. Hierzu gehören beispielsweise die Nutzung neuer Vertriebskanäle, Maßnahmen zur Stärkung des Markenbewusstseins und der Markentreue sowie Verkaufs- und Marketingaktionen. Zudem setzt Daimler unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein, die finanzielle Anreize für Kunden beinhalten.

Weitere Risiken bei Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Daimler Financial Services betreffen die **Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte** und damit die Restwerte der produzierten Fahrzeuge. Insbesondere die bestehenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit Dieselfahrzeugen können sich negativ auf die Restwerte auswirken. Im Rahmen des etablierten Restwertmanagementprozesses werden auf lokaler und zentraler Ebene regelmäßig bestimmte Annahmen über das erwartete Preisniveau getroffen, auf deren Basis die Rückläufe aus Leasinggeschäften bewertet werden. Sollte aufgrund sich verändernder Marktentwicklungen eine negative Abweichung von Annahmen eintreten, besteht das Risiko niedrigerer Fahrzeugrestwerte. Die Maßnahmen umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Prognosequalität der Markteinschätzung wird durch regelmäßige Vergleiche von internen und externen Quellen verifiziert, und die Restwertsetzung wird bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt. Chancen aus einer positiven Entwicklung der Restwerte können sich hingegen aus einem günstigen Marktumfeld für Gebrauchtfahrzeuge sowie einer Verringerung der gewährten Rabatte für Neufahrzeuge ergeben.

Darüber hinaus besteht für die Gesellschaften bei Daimler Financial Services, die gewerbliches Fuhrpark- und Leasingmanagement betreiben, ein Restwertrisiko aus Fremdfahrzeugen, da für den größten Teil der Fahrzeuge keine Restwertgarantien der Hersteller vorliegen. Dem Restwertrisiko wird durch eine hohe Diversifikation bezüglich Marken, Regionen, Kunden und Laufzeiten Rechnung getragen. Die Gebraucht-

fahrzeugpreise werden laufend sowohl lokal als auch zentral überwacht, um das Restwertrisiko durch den Verfall von Marktpreisen rechtzeitig zu prognostizieren und gegebenenfalls geeignete Gegenmaßnahmen einleiten zu können.

Die segmentübergreifende Einschätzung der allgemeinen Markt-risiken ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Ausmaß der marktwirtschaftlichen Chancen reduziert sich hingegen aufgrund der zunehmenden politischen und wirtschaftlichen Unsicherheiten von »Hoch« auf »Niedrig«.

Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft

Im Zusammenhang mit der Veräußerung von Fahrzeugen bietet Daimler seinen Kunden auch vielfältige Finanzierungsmöglichkeiten an – vor allem die Finanzierung oder das Leasing von Konzernprodukten. Die daraus resultierenden Risiken für das Segment Daimler Financial Services liegen vor allem in einer Verschlechterung der Bonität der Kreditnehmer, sodass Forderungen aufgrund der Zahlungsunfähigkeit von Kunden ganz oder teilweise uneinbringlich werden können (**Adressenausfall oder Kreditrisiko**). Daimler begegnet den Kreditrisiken mit Bonitätsprüfungen auf Basis standardisierter Scoring- und Ratingverfahren, der Besicherung der Forderungen und einem leistungsfähigen Risikomanagement mit einem starken Augenmerk auf das Monitoring von sowohl internen als auch makroökonomischen Frühwarnindikatoren. Sonstige Risiken im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft betreffen mögliche höhere Refinanzierungskosten infolge von Zinsänderungen (**Zinsänderungsrisiko**).

Bei einer Anpassung der Kreditkonditionen für Kunden im Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft aufgrund höherer Refinanzierungskosten können sich das Neugeschäft und das Vertragsvolumen von Daimler Financial Services und auch der Absatz der automobilen Geschäftsfelder verringern. Risiken und Chancen ergeben sich zudem aus einer nicht fristenkontrahierten 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 33](#) des Konzernanhangs entnommen werden.

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

Das Ausmaß der Risiken und Chancen sowie die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken im Zusammenhang mit dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft werden unverändert als »Niedrig« eingeschätzt.

Beschaffungsmarktrisiken und -chancen

Die Risiken auf der Beschaffungsseite ergeben sich für die automobilen Geschäftsfelder insbesondere aus den Schwankungen bei Rohstoff- und Energiepreisen. Daneben bestehen Risiken aus finanziellen Engpässen bei Lieferanten, Kapazitätsengpässen durch den Ausfall von Lieferanten sowie aus der Unterauslastung von Produktionskapazitäten bei Lieferanten.

Auch Unstimmigkeiten mit Lieferanten hinsichtlich der vereinbarten Preisgestaltung von Lieferungen sowie der gelieferten Qualität können zu Beschaffungsmarktrisiken führen. Die Risikosituation hat sich in Bezug auf das Ausmaß im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert. Die Eintrittswahrscheinlichkeit erhöht sich hingegen durch drohende Zollerhöhungen auf bestimmte Rohstoffe von »Niedrig« auf »Mittel«. Chancen auf den Rohmaterialmärkten bestehen weiterhin aufgrund von positiven Preisentwicklungen bei relevanten Rohmaterialien. Im Vergleich zum Vorjahr erhöht sich deren Ausmaß durch optimistischere Annahmen über die künftige Entwicklung der Rohstoffpreise von »Niedrig« auf »Mittel«.

Die **Rohmaterialpreise** im Jahr 2018 waren weiterhin von deutlicher Volatilität geprägt. Aufgrund von weitestgehend unveränderten makroökonomischen Rahmenbedingungen werden in naher Zukunft Preisschwankungen mit unsicheren und uneinheitlichen Trends erwartet. So können die Rohstoffmärkte von politischen Krisen und Unsicherheiten – verbunden mit möglichen Versorgungsgängen – sowie von der volatilen Nachfrage nach vereinzelten Rohmaterialien beeinflusst werden. Auch potenzielle Erhöhungen der Zölle auf bestimmte Rohstoffe infolge der weltweit zunehmenden protektionistischen Tendenzen können einen negativen Einfluss auf die Preisentwicklung haben. Generell sind der Weitergabe der Rohstoff- und Materialverteuerungen über höhere Preise für die hergestellten Fahrzeuge enge Grenzen gesetzt, da auf den internationalen Automobilmärkten ein ausgeprägter Konkurrenzdruck herrscht.

Das Lieferantenrisikomanagement zielt darauf ab, mögliche **finanzielle Engpässe bei Lieferanten** frühzeitig zu erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten. Auch nach den zurückliegenden Krisenjahren ist die Situation bei einigen Lieferanten aufgrund des hohen Wettbewerbsdrucks weiterhin angespannt. Dies hat dazu geführt, dass einzelne oder gemeinschaftliche Unterstützungsmaßnahmen seitens der Fahrzeughersteller notwendig wurden, um deren Produktion und Absatz sicherzustellen. Im Rahmen des Lieferantenrisikomanagements werden in Abhängigkeit von erfassten Warnsignalen und der internen Einstufung regelmäßige Berichtstermine für Lieferanten vereinbart, an denen wichtige Leistungskennziffern an Daimler berichtet und bei Bedarf etwaige Stützungsmaßnahmen bestimmt werden können.

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

Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen

Die Automobilindustrie unterliegt weltweit umfassender staatlicher Regulierung. Gesetzliche und politische Rahmenbedingungen haben einen nicht unerheblichen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg von Daimler. Dabei spielen insbesondere die **Emissions-, Verbrauchs- und Zertifizierungsbestimmungen sowie Zollprozeduren** für Fahrzeuge eine wichtige Rolle. Um die vielfältigen und weltweit oftmals divergierenden Regelungen

einzuhalten, sind erhebliche Anstrengungen seitens der Automobilindustrie erforderlich. Daimler erwartet, dass der Konzern in Zukunft einen noch höheren Anteil des Forschungs- und Entwicklungsbudgets für die Erfüllung dieser Anforderungen aufwenden wird. Die Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken aus gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen hat sich von »Niedrig« auf »Mitte« erhöht. Ursächlich hierfür sind insbesondere Risiken infolge von erschwerten Zertifizierungsprozessen und Verzögerungen von Zertifizierungen sowie drohende Zollerhöhungen. Das Ausmaß der Risiken bleibt unverändert »Hoch«. Das Ausmaß der Chancen wird unverändert als »Niedrig« eingeschätzt.

Viele Länder und Regionen haben bereits strengere **Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten** von Fahrzeugen erlassen oder bringen aktuell entsprechende Gesetzesvorgaben auf den Weg, zum Beispiel zur Umweltverträglichkeit von Automobilen, einschließlich der Emissionswerte, der Treibstoffeffizienz und der Lärmgeräusche, sowie zum Schadstoffgehalt der Emissionen, der von Produktionsstandorten verursacht wird. Die Nichteinhaltung der einschlägigen Vorschriften in den einzelnen Regionen kann unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden sein und sogar so weit führen, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht oder nicht mehr zugelassen werden können. Die Kosten für die Einhaltung dieser Vorschriften insbesondere für die konventionellen Antriebe sind erheblich und Daimler erwartet in diesem Zusammenhang einen weiteren Anstieg der Kosten.

Im Segment **Mercedes-Benz Cars** bestehen Risiken aus Regelungen zum Flottendurchschnittsverbrauch beziehungsweise zum CO₂-Ausstoß von Neufahrzeugen insbesondere in den Märkten China, Europa und in den USA. Daimler berücksichtigt diese Zielvorgaben in den Produktplanungen. Die zunehmend anspruchsvolleren Zielsetzungen erfordern signifikante Anteile von Plug-in-Hybrid- oder anderen elektrifizierten Antrieben am tatsächlichen Absatz. Die ambitionierten gesetzlichen Vorgaben werden in einigen Ländern schwer zu erfüllen sein. Der Markterfolg dieser Antriebskonzepte wird neben der Akzeptanz beim Kunden maßgeblich vom regionalen Marktumfeld mitbestimmt, beispielsweise von der Ladeinfrastruktur und von staatlichen Fördermaßnahmen.

Da die negativen Schlagzeilen zum Dieselantrieb und die Umsetzung von Fahrverbots für Dieselfahrzeuge die Kunden verunsichern, können sich dadurch dauerhaft Verschiebungen im Antriebsportfolio (weniger Diesel, mehr Benziner) ergeben. Somit wären zur Erreichung der ab 2020 geltenden CO₂-Flottenziele weitere entwicklungs- und produktionsseitige Maßnahmen erforderlich.

Aktuell werden von der EU-Kommission Rahmenbedingungen des erst im September 2018 eingeführten WLTP-Messverfahrens überarbeitet, geändert beziehungsweise ergänzt. Teile dieser Neuerungen sollen schon 2019 in Kraft treten. Als Folge werden sich erhöhte und zusätzliche WLTP-Test- und Dokumentationsaufwände ergeben. Im schlimmsten Fall könnten auch Neuzertifizierungen notwendig werden, die wiederum Lieferengpässe verursachen könnten.

Strenge Regelungen zur Reduzierung von Emissions- und Verbrauchswerten von Fahrzeugen sind auch für die Geschäftsfelder **Daimler Trucks und Daimler Buses** mit Risiken behaftet, da die gesetzlichen Vorgaben in einigen Ländern schwer zu

erfüllen sein werden. Dies betrifft vor allem die Märkte Japan, USA, China und Europa. Die Europäische Kommission hat mit VECTO ein Messverfahren zur Ermittlung des CO₂-Ausstoßes von schweren Nutzfahrzeugen entwickelt, das ab 2019 für die wichtigsten Klassen verbindlich angewendet werden muss. Das vorgeschriebene Ambitionsniveau ist allein mit konventioneller Technologie nicht zu erreichen. Somit müssen Daimler Trucks und Daimler Buses neueste Technologien einsetzen, um diese Anforderungen zu erfüllen.

Auch für die leichten Nutzfahrzeuge sind sehr anspruchsvolle CO₂-Emissionsvorschriften geplant beziehungsweise beschlossen, die vor allem langfristig eine Herausforderung für das Geschäftsfeld **Mercedes-Benz Vans** darstellen. Hierzu betroffen sind insbesondere die Märkte in den USA und Europa.

Darüber hinaus könnte die Position des Daimler-Konzerns in wichtigen ausländischen Märkten durch die **Zunahme** beziehungsweise **Änderung von Freihandelsabkommen** beeinflusst werden. Sofern Freihandelsabkommen ohne die Beteiligung von Ländern geschlossen werden, in denen Daimler produziert, beziehungsweise sofern Freihandelsabkommen durch inhaltliche Änderungen erheblich verschärft werden, könnte das die Position des Daimler-Konzerns signifikant beeinträchtigen. Gleichzeitig könnten aus neuen Freihandelsabkommen auch Chancen für den Daimler-Konzern gegenüber Wettbewerbern entstehen, in deren Ländern keine entsprechenden Abkommen bestehen beziehungsweise in denen diese nicht produzieren.

Es besteht die Gefahr, dass einzelne Länder bei dem Versuch, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu schützen oder zu verbessern, verstärkt zu **interventionistischen und protektionistischen Maßnahmen** greifen. Über **industriepolitische Maßnahmen** sollen Investitionen ins Land geholt und die lokale Wertschöpfung über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg gesteigert werden. Darüber hinaus wird durch Marktzugangsbarrieren wie beispielsweise erschwerte **Zertifizierungsprozesse** und **Verzögerungen von Zertifizierungen** oder sehr aufwendige **Zollprozeduren** versucht, den Zuwachs von Importen zu begrenzen. Insgesamt erhöhen diese Maßnahmen die Unsicherheiten im Planungsprozess.

Zusätzlich zu den beschriebenen Emissions- und Verbrauchsbestimmungen nehmen in Städten und Ballungszentren weltweit **verkehrspolitische Restriktionen** zur Bekämpfung von Staus, Lärm und Emissionen an Bedeutung zu. In China wird beispielsweise der limitierte Zugang zu Registrierungsmöglichkeiten von Fahrzeugen fortgesetzt und weiter verschärft. Diese Entwicklungen können die Absatzentwicklung insbesondere in den Wachstumsmärkten dämpfen. In europäischen Städten erhöhen zunehmend Diskussionen um Fahrverbote den Druck zur Reduzierung des Individualverkehrs, insbesondere auf jenen mit Dieselfahrzeugen.

Städte vernetzen sich und suchen zunehmend auch Partnerschaften mit der Industrie, um gemeinsam an neuen Mobilitätslösungen zu arbeiten. Hieraus kann eine Nachfrage nach alternativ betriebenen Fahrzeugen sowie nach neuen Mobilitätsdienstleistungen einschließlich Carsharing-Diensten entstehen. Um die sich daraus ergebenden Chancen zu nutzen, ist Daimler mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen am Markt vertreten.

Im April 2018 hat das U.S. Department of the Treasury's Office of Foreign Assets Control Sanktionen gegenüber verschiedenen Personen und Unternehmen veröffentlicht. Davon können Geschäftsaktivitäten des Daimler-Konzerns – insbesondere mit sanktionierten Geschäftspartnern in Russland – betroffen sein.

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.

Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die unternehmensspezifischen Risiken und Chancen des Daimler-Konzerns eingegangen. Eine Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ist in Tabelle **B.65** dargestellt.

Produktions- und Technologierisiken und -chancen

Wesentliche Erfolgsfaktoren bei der Durchsetzung des gewünschten Preisniveaus für die Produkte des Daimler-Konzerns und folglich für die Erreichung der Unternehmensziele sind das Markenimage, das Design, die Qualität und damit die Kundenakzeptanz der erzeugten Produkte sowie technische Merkmale auf der Basis innovativer Forschung und Entwicklung. Überzeugende Lösungen, die zum Beispiel ein unfallfreies Fahren unterstützen oder das Verbrauchs- und Emissionsverhalten der Produkte weiter verbessern, wie Hybrid- und Elektrofahrzeuge, sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität von zentraler Bedeutung. Innovationen und Technologiechancen zur fortschrittlichen und zukunftsfähigen Gestaltung der Produktpalette fließen in die strategische Produktplanung der automobilen Geschäftsfelder ein. Aufgrund der steigenden technischen Komplexität, des kontinuierlich wachsenden Umfangs an zu erfüllenden Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsanforderungen und des Anspruchs, die Qualitätsstandards des Daimler-Konzerns einzuhalten und stetig zu erhöhen, unterliegt die Einführung und Erstellung der Produkte in den automobilen Geschäftsfeldern jedoch auch Produktions- und Technologie-Risiken.

Im Rahmen von Produkteinführungen müssen die benötigten Bauteile und Ausstattungsumfänge verfügbar sein. Zur Vermeidung diesbezüglicher Restriktionen werden zugehörige Prozesse stetig evaluiert und verbessert. Um die langfristige Zukunftsfähigkeit der Produktionsanlagen zu sichern und auszubauen, erfolgen bei Bedarf Modernisierungen sowie Ausbau-, Aufbau- und Umstrukturierungsaktivitäten. Mit der **Durchführung der Modernisierungsmaßnahmen und Neueinführung von Produkten** sind in der Regel hohe Investitionen verbunden.

Es kann dabei zum Beispiel aufgrund von Vorgaben, werkseitigen Umbaumaßnahmen sowie Verzögerungen in den Anlaufphasen einer Neuerung oder im Produktlebenszyklus zu Ineffizienzen im Produktionsprozess und in der Folge zu einer kurzfristigen Verringerung des Produktionsniveaus kommen. Durch den geplanten Anstieg der Batterieproduktion infolge der zunehmenden Elektrifizierung der Fahrzeugflotte können zudem anfängliche technische Probleme bei der Produktion der verschiedenen Batterietypen nicht ausgeschlossen werden. Betroffen sind automobile Geschäftsfelder, die aktuell ein Produkt neu einführen beziehungsweise eine Produkteinführung oder einen entsprechenden Produktionsaufbau geplant haben. Zu berücksichtigen sind hierbei auch Abhängigkeiten von Vertrags- und Kooperationspartnern sowie mögliche Veränderungen regionaler Rahmenbedingungen, die in die lokalen Entscheidungsprozesse einbezogen werden müssen.

Prinzipiell besteht die Gefahr, dass aufgrund von Infrastrukturproblemen, einer geringen Anlagenverfügbarkeit oder Ausfällen bei **Produktions- oder Fabrikanlagen** intern Engpässe entstehen und folglich Kosten anfallen. Bei parallelem Ausfall mehrerer Anlagen könnten sich entsprechende Effekte summieren. Diese Risiken bestehen vorrangig für das Segment Mercedes-Benz Cars. Die Produktionsanlagen werden fortwährend gewartet und modernisiert. Für potenziell betroffene Anlagen werden präventiv Ersatzteile vorgehalten sowie bei Bedarf redundante Maschinen beschafft.

Die fehlende Verfügbarkeit von Fahrzeugkomponenten zum richtigen Zeitpunkt, Kapazitätsrestriktionen in der Produktion von Batterien, Unterbrechungen in der Zuliefererkette sowie mögliche Ausfälle in der Versorgung durch Energieanbieter können insbesondere im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars Engpässe hervorrufen. Im Segment Daimler Trucks bestehen aufgrund der hohen Produktionsauslastung weitere Risiken im Zusammenhang mit potenziellen Engpässen bei Komponenten für schwere Nutzfahrzeuge. Durch die Ausweitung der Produktion im Segment Mercedes-Benz Vans könnten eine temporäre Erhöhung der Belegschaft sowie Zusatzschichten in den Produktionsstätten notwendig werden. Zur Vermeidung solcher **Engpasssituationen** wird Wert darauf gelegt, dass Kapazitätsengpässe durch vorausschauende Planung ausgeglichen werden können. Zudem werden im Rahmen des Managements der gesamten Wertschöpfungskette Zuliefererwege sowie die Lieferbarkeit und Qualität von Produkten kontinuierlich überwacht. Zur Risikoprävention besteht ein Lieferantenmanagement mit dem Ziel der Produktionsabsicherung durch quantitative und qualitative Sicherstellung der Lieferfähigkeit der Lieferanten. Durch den Bezug von Komponenten aus anderen Werken können darüber hinaus mögliche Engpässe reduziert werden und aufgrund der steigenden Nachfrage nach schweren Nutzfahrzeugen zu Chancen im Segment Daimler Trucks führen.

B.65

Unternehmensspezifische Risiken/Chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Produktions- und Technologierisiken	Niedrig	Hoch	Produktions- und Technologiechancen	Niedrig
Informationstechnische Risiken	Niedrig	Hoch	Informationstechnische Chancen	-
Personalrisiken	Mittel	Niedrig	Personalchancen	-
Risiken aus Beteiligungen	Niedrig	Mittel	Chancen aus Beteiligungen	Niedrig

Garantie- und Kulanzfälle könnten im Daimler-Konzern entstehen, wenn die Qualität der Produkte nicht den Anforderungen entspricht, Vorschriften nicht vollständig eingehalten werden oder die Unterstützung bei Problemen und der Pflege der Produkte nicht in der benötigten Form gewährt werden kann. Auch Qualitätsprobleme bei in Fahrzeugen verbauten Zuliefererteilen können technische Anpassungen erfordern, die zu erheblichen finanziellen Belastungen führen können. Mögliche Ansprüche werden beim Auftreten solcher Risiken geprüft und bei Bedarf notwendige Maßnahmen, bezogen auf betroffene Produkte, eingeleitet. Bei Nichterfüllung der hohen technischen Qualitätsansprüche von fremdbezogenen Komponenten kann es zudem zu Forderungen von Daimler gegenüber dem jeweiligen Lieferanten kommen.

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

Informationstechnische Risiken und Chancen

Die bei Daimler konsequent verfolgte Digitalisierungsstrategie bietet neue Möglichkeiten für die Steigerung des Kundennutzens und des Unternehmenswerts. Damit verbunden sind auch Risiken, die sich aus der zunehmenden informationstechnischen Abhängigkeit der Produkte sowie der Geschäfts- und Produktionsprozesse ergeben. Hinzu kommen spezifische Risiken aufgrund der Verwendung und Verfügbarkeit neuer Technologien im Rahmen der Digitalisierung, die unter anderem die Produkte, deren Nutzung oder das operative Geschäft beeinträchtigen können. Darüber hinaus können Risiken aus Cyber-Kriminalität und Hacker-Angriffen nicht ausgeschlossen werden.

Für den global agierenden Daimler-Konzern ist es von zentraler Bedeutung, dass Informationen aktuell, vollständig und korrekt vorgehalten und ausgetauscht werden können. Hierfür müssen, dem Schutzbedarf der Informationen entsprechend, gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur betrieben werden. Risiken müssen über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg identifiziert, beurteilt und entsprechend ihrer Kritikalität bearbeitet werden. Besondere Aufmerksamkeit wird Risiken gewidmet, die im Schadensfall eine Unterbrechung der Geschäftsprozesse aufgrund von IT-System-Ausfällen sowie den Verlust und die Verfälschung von Daten zur Folge haben.

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

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

Insbesondere infolge einer geänderten Risikolage bezogen auf Cyber-Kriminalität und Hacker-Angriffe hat sich das Ausmaß der informationstechnischen Risiken im Vergleich zum Vorjahr von »Mittel« auf »Hoch« erhöht.

Personalrisiken und -chancen

Der Erfolg des Daimler-Konzerns ist wesentlich von seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und deren Know-how abhängig. Täglich bringen sie sich mit ihren Vorstellungen und Ideen in die jeweiligen Tätigkeiten und Arbeitsprozesse ein und tragen damit wesentlich zu Verbesserungen und Innovationen bei.

Der Wettbewerb um hoch qualifizierte Mitarbeiter und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen Daimler tätig ist, nach wie vor sehr stark. Der künftige Erfolg hängt auch davon ab, inwiefern es gelingt, Fachpersonal einzustellen, zu integrieren und dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Die etablierten Personalinstrumente berücksichtigen solche bestehenden Personalrisiken, tragen zu einer gezielten Nachwuchs- und Know-how-Sicherung sowie zur Transparenz über die Ressourcen bei. Ein Schwerpunkt des Personalmanagements liegt in der zielgerichteten Personalentwicklung und Weiterbildung der Belegschaft des Unternehmens. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter profitieren dabei unter anderem von den Angeboten der Daimler Corporate Academy und der Transparenz, die im Rahmen des Performance-Managements geschaffen wird. Um als Unternehmen weiterhin erfolgreich zu bleiben, werden in einem konzernweiten Projekt darüber hinaus Führungskultur und -prinzipien weiterentwickelt.

Die demografische Entwicklung zwingt das Unternehmen, mit den Veränderungen durch eine älter werdende Belegschaft umzugehen und einen qualifizierten Fach- und Führungskräftenachwuchs zu sichern. Dies wird durch Maßnahmen im Generationenmanagement adressiert, die der Tragweite der Personalengpässe mit einer Einflussnahme auf die unternehmerische Tätigkeit und folglich auch auf das Ergebnis des Daimler-Konzerns gegensteuern sollen.

Risiken im Kontext von Verhandlungen über tarifliche Rahmenbedingungen und damit verbundenen möglichen Produktionsausfällen sind in Deutschland erst für das Jahr 2020 in größerem Umfang zu erwarten.

Eine segmentierte Beurteilung der Personalrisiken wird nicht vorgenommen, da sich die beschriebenen Risiken primär auf kein bestimmtes Geschäftssegment beziehen, sondern jeweils regional eine segmentübergreifende Gültigkeit haben. Die Eintrittswahrscheinlichkeit der Personalrisiken hat sich im Vergleich zum Vorjahr von »Niedrig« auf »Mittel« erhöht. Das Ausmaß bleibt unverändert.

Risiken und Chancen aus Beteiligungen

Die Zusammenarbeit mit Partnern in Beteiligungen (assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten) und Kooperationen ist für Daimler von zentraler Bedeutung. Neben einem besseren Zugang zu Wachstumsmärkten und neuen Technologien dienen Beteiligungen und Kooperationen der Nutzung von Synergieeffekten und der Verbesserung von Kostenstrukturen, um der Wettbewerbssituation

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

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

Durch die Neubewertung einer Beteiligung können sich Risiken und Chancen bezogen auf den Beteiligungsbuchwert für das Segment, dem die Beteiligung zugerechnet wird, ergeben. Auch aus der Geschäftstätigkeit, einem Verkauf oder Kauf einer Beteiligung können finanzielle Verpflichtungen oder ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf, aber auch potenzielle Chancen – beispielsweise im Zusammenhang mit Mobilitätsdienstleistungen – entstehen. Entsprechende Risiken sind auch generell mit Investitionen in Start-ups verbunden, deren weitere Entwicklung noch nicht vollständig absehbar ist. Risiken aus Beteiligungen und Kooperationen bestehen bei den Segmenten Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Financial Services sowie bei direkt dem Konzern zugerechneten Beteiligungen. Beteiligungen unterliegen einem Überwachungsprozess, um bei Bedarf zeitnah entscheiden zu können, ob Maßnahmen zur Unterstützung oder Sicherung der Profitabilität ergriffen werden sollen. Auch die Werthaltigkeit der Investitionen wird regelmäßig überwacht.

Die Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen sind im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen des Daimler-Konzerns eingegangen. Risiken und Chancen können sich negativ beziehungsweise positiv auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns auswirken. Eintrittswahrscheinlichkeiten und Ausmaß dieser Risiken und Chancen werden in Tabelle **A B.66** dargestellt. Eintrittswahrscheinlichkeit und Ausmaß der finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen sind im Wesentlichen unverändert zum Vorjahr. Lediglich bei den Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs hat sich das Ausmaß von »Mittel« auf »Hoch« erhöht.

Im Grundsatz können die den finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen zugrunde liegenden operativen und finanziellen konzernweiten Risikovolumina (Exposures) in symmetrische und asymmetrische Risiken- und Chancenprofile unterschieden werden. Bei den symmetrischen Risiken- und Chancenprofilen (zum Beispiel Währungs-Exposures) sind Risiken und Chancen gleichermaßen gegeben, während bei den asymmetrischen (etwa Kredit- und Länder-Exposures) überwiegend Risiken vorhanden sind.

Daimler ist grundsätzlich Risiken und Chancen durch die Veränderungen von Marktpreisen, wie Wechselkursen, Zinssätzen, Commodity-Preisen und Aktienkursen, ausgesetzt. Marktpreisveränderungen können einen negativen oder positiven Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben. Daimler steuert und überwacht Marktpreisrisiken und -chancen vorwiegend im Rahmen seiner operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken ein, wodurch sowohl Marktpreisrisiken als auch -chancen begrenzt werden.

Ferner ist der Konzern Kredit- und Länderrisiken, Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs sowie Risiken vorzeitiger Kreditrückzahlungsverpflichtungen ausgesetzt. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt Daimler diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die Planvermögen zur Abdeckung von Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen (marktsensitive Anlagen, einschließlich Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere) sind nicht Bestandteil der folgenden Betrachtung.

Wechselkursrisiken und -chancen

Aufgrund der globalen Ausrichtung des Konzerns sind mit dem operativen Geschäft sowie den Finanztransaktionen Risiken und Chancen aus Wechselkursschwankungen verbunden. Diese resultieren insbesondere aus Schwankungen des US-Dollars, des chinesischen Renminbis, des britischen Pfunds und anderer Währungen, wie zum Beispiel Währungen von Wachstumsmärkten, gegenüber dem Euro. Ein Wechselkursrisiko beziehungsweise eine -chance entsteht im operativen Geschäft vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung anfallen als die zugehörigen Kosten (Transaktionsrisiko). Dies betrifft in besonderem Maße das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars, bei dem ein großer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro

B.66

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risikokategorie	Eintrittswahrscheinlichkeit	Ausmaß	Chancenkategorie	Ausmaß
Wechselkursrisiken	Niedrig	Hoch	Wechselkurschancen	Hoch
Zinsänderungsrisiken	Niedrig	Niedrig	Zinsänderungschancen	Niedrig
Commodity-Preis-Risiken	Niedrig	Niedrig	Commodity-Preis-Chancen	Niedrig
Kreditrisiken	Niedrig	Niedrig	Kreditchancen	-
Länderrisiken	Niedrig	Niedrig	Länderchancen	-
Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs	Niedrig	Hoch	Chancen eines begrenzten Kapitalmarktzugangs	-
Risiken vorzeitiger Kreditrückzahlungsverpflichtungen	Niedrig	Niedrig	Chancen vorzeitiger Kreditrückzahlungsverpflichtungen	-
Risiken in Zusammenhang mit Pensionsplänen	Niedrig	Hoch	Chancen in Zusammenhang mit Pensionsplänen	Hoch
Risiken aus Ratingveränderungen	Niedrig	Niedrig	Chancen aus Ratingveränderungen	Niedrig

anfallen. Das Geschäftsfeld Daimler Trucks ist ebenfalls einem solchen Transaktionsrisiko ausgesetzt, aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerks jedoch nur in einem geringeren Ausmaß. Daimler sichert das regelmäßig aktualisierte Währungs-Exposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurs-erwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermin- und -optionsgeschäften, schrittweise ab und begrenzt hierdurch gleichzeitig Risiken und Chancen. Im Fall von Übersicherungen durch Exposure-Veränderungen werden diese in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken und -chancen in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundenen Nettovermögens und deren Erträge und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern in der Regel nicht absichert.

Zinsänderungsrisiken und -chancen

Aus Zinsänderungen können Risiken und Chancen sowohl für das operative Geschäft als auch für Finanztransaktionen entstehen. Daimler nutzt eine Vielzahl zinssensitiver Finanzinstrumente dazu, die Liquiditätsanforderungen des laufenden Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Daimler Financial Services. Für das Finanzdienstleistungsgeschäft von Financial Services wird grundsätzlich eine fristenkongruente Refinanzierung vorgenommen. Zum Teil wird jedoch auf eine solche verzichtet, wodurch ein Zinsänderungsrisiko besteht. Die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft werden im Konzern zentral koordiniert. Derivative Zinsinstrumente, wie zum Beispiel Zinsswaps, werden mit dem Ziel eingesetzt, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passiv-Strukturen (Asset-/Liability-Management) zu erreichen.

Aktienkursrisiken und -chancen

Der Konzern unterliegt Aktienkursrisiken im Zusammenhang mit seinen börsennotierten Beteiligungen. Die börsennotierten Beteiligungen, die die Daimler AG zum 31. Dezember 2018 unmittelbar hält, werden als langfristige Investitionen klassifiziert und zum Teil at-equity in den Konzernabschluss einbezogen. Diese Anlagen werden nicht in einer Marktrisikoanalyse des Konzerns berücksichtigt. Zu den Risiken und Chancen bezüglich Beteiligungen verweisen wir auf den Abschnitt »Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen«.

Commodity-Preis-Risiken und -Chancen

Wie bereits im Kapitel »Beschaffungsmarktrisiken und -chancen« beschrieben, ist Daimler im Rahmen seiner Geschäftstätigkeit einem Marktpreisrisiko aus dem Bezug von Teilelieferungen und Rohstoffen ausgesetzt. Der Konzern begegnet diesen beschaffungsseitigen Risiken mit einem gezielten Material- und Lieferantenrisikomanagement. Zum Teil werden für den Bezug bestimmter Metalle auch derivative Finanzinstrumente mit dem Ziel eingesetzt, die Marktpreisrisiken zu reduzieren.

Kreditrisiken

Der Konzern unterliegt Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Fahrzeuggeschäft resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Kreditrisiken aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns. Die folgenden Aussagen beziehen sich auf die Risiken aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns; auf die Risiken aus der Leasing- und Absatzfinanzierung wird auf [Seite 148](#) eingegangen. Sollte es zu Zahlungsausfällen kommen, würde das die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns belasten. Die Limitmethodik

für Liquiditätsanlagen bei Finanzinstitutionen wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Der überwiegende Teil der liquiden Mittel wird in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten.

Länderrisiken

Daimler unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Konzerngesellschaften oder Kunden, Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften oder Joint Ventures sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen. Der Konzern begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (zum Beispiel für grenzüberschreitende Kundenfinanzierungen und für Hartwährungsportfolios von Financial-Services-Gesellschaften) und Investitionsschutzversicherungen gegen politische Risiken in Hochrisikoländern. Außerdem verfügt Daimler über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen Daimler operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden.

Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs

Daimler deckt seinen Refinanzierungsbedarf unter anderem durch Mittelaufnahmen an den Kapitalmärkten. Der Zugang zu Kapitalmärkten kann in einzelnen Ländern durch staatliche Regulierungen oder durch eine temporäre mangelnde Aufnahmefähigkeit begrenzt sein. Darüber hinaus können laufende rechtliche Verfahren sowie eigene geschäfts-politische Erwägungen die Gesellschaft unter Umständen zeitweise davon abhalten, einen etwaigen Liquiditätsbedarf durch Mittelaufnahmen an den Kapitalmärkten zu decken. Durch das im Vergleich zum Jahr 2018 erhöhte geplante Refinanzierungsvolumen hat sich auch das Ausmaß des Risikos eines begrenzten Kapitalmarktzugangs in 2019 erhöht.

Risiken vorzeitiger Kreditrückzahlungsverpflichtungen

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

Weitergehende Informationen zu finanzwirtschaftlichen Risiken, risikobegrenzenden Maßnahmen und zum Management dieser Risiken enthält [Anmerkung 33](#) des Konzernanhangs. Informationen zu Finanzinstrumenten des Konzerns finden sich in [Anmerkung 32](#) des Konzernanhangs.

Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen

Daimler gewährt leistungsbasierte Pensionszusagen und in einem geringen Umfang Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen, die zu einem großen Teil durch Planvermögen gedeckt sind. Der Saldo aus den Pensionsverpflichtungen und den Planvermögen ergibt den bilanzierten Wert beziehungsweise den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Der Bewertung der Pensionsverpflichtungen sowie der Ermittlung des Nettopensionsaufwands liegen Annahmen zugrunde. Selbst geringe Änderungen dieser Annahmen, insbesondere eine Änderung der Diskontierungszinssätze, beeinflussen den Finanzierungsstatus und das Konzerneigenkapital des aktuellen Geschäftsjahres negativ oder positiv und führen bei Eintritt zu einer Änderung des periodenbezogenen

Nettopensionsaufwands im folgenden Geschäftsjahr. Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich von der Situation an den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige beziehungsweise günstige Entwicklungen, vor allem bei Aktienkursen und festverzinslichen Wertpapieren, vermindern beziehungsweise erhöhen den Wert des Planvermögens. Auch eine Veränderung der Zusammensetzung des Planvermögens kann den Marktwert des Planvermögens positiv oder negativ beeinflussen. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern anhand quantitativer und qualitativer Analysen und die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Die Struktur der Pensionsverpflichtungen wird bei der Bestimmung der Investmentstrategie für das Planvermögen berücksichtigt, um Schwankungen des Finanzierungsstatus zu reduzieren. Weitere Informationen zu den Pensionsplänen und ihren Risiken finden sich in  [Anmerkung 22](#) des Konzernanhangs.

Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen

Risiken und Chancen liegen in möglichen Herab- oder Heraufstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Credit Ratings und damit der Kreditwürdigkeit von Daimler. Herabstufungen können sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken, wenn sich dadurch die Fremdfinanzierungskosten erhöhen oder die Finanzierungsmöglichkeiten des Konzerns beschränkt würden. Darüber hinaus können Herabstufungen dazu führen, dass Investoren von einer Beteiligung an der Daimler AG absehen. Wenn sich die mit dem angestrebten Geschäftswachstum verbundenen Ergebnis- und Cash-Flow-Erwartungen des Konzerns nicht realisieren lassen, können daraus Risiken für das Rating von Daimler entstehen.

Rechtliche und steuerliche Risiken

Weiterhin ist der Konzern rechtlichen und steuerlichen Risiken ausgesetzt. Er bildet hierfür Rückstellungen, wenn und soweit seine Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar ist. Für diese Risiken erfolgt keine quantitative Bewertung.

Rechtliche Risiken

Risiken aus Regulierung. Die Automobilindustrie unterliegt weltweit umfassender staatlicher Regulierung. Gesetze in verschiedenen Jurisdiktionen regulieren hierbei den Insassenschutz und die Umweltverträglichkeit von Automobilen, einschließlich der Emissionswerte, der Treibstoffeffizienz und der Lärmgeräusche, sowie die Emissionen der Fabriken, in denen die Automobile oder Teile davon hergestellt werden. Werden einschlägige Vorschriften in den einzelnen Regionen nicht eingehalten, kann dies unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden sein und sogar so weit führen, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht zugelassen werden. Die Kosten für die Einhaltung dieser Vorschriften sind erheblich, und Daimler erwartet in diesem Zusammenhang einen erheblichen Anstieg derartiger Kosten.

Risiken aus rechtlichen Verfahren allgemein. Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz, Gewährleistungs-

ansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Aktionärsklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel unserer Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Behördliche Verfahren. Daimler ist derzeit behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren bezogen auf umweltrechtliche, kapitalmarktrechtliche, strafrechtliche, kartellrechtliche sowie weitere Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen ausgesetzt.

Verschiedene Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen weltweit haben Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch und/oder haben Anordnungen erlassen. Diese beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme im Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Straf- und Kartellrecht. Bei diesen Behörden handelt es sich unter anderem um das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«), das von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt hat, die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (U.S. Environmental Protection Agency »EPA«), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board »CARB«) und weitere US-Landesbehörden, die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U. S. Securities and Exchange Commission »SEC«), die Europäische Kommission, bei der Daimler einen Kronzeugenantrag gestellt hat und die zwischenzeitlich eine förmliche Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme eingeleitet hat, sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (»BaFin«), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (»BMVI«) und das Kraftfahrt-Bundesamt (»KBA«). Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt derzeit Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat im Mai 2017 die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Daimler hat ferner die Anfragen des Diesel-emissions-Untersuchungsausschusses des Deutschen Bundestags in der vergangenen Legislaturperiode umfassend beantwortet. Daimler kooperiert weiterhin volumnäßig mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation ist es möglich, dass weitere regulatorische, strafrechtliche und verwaltungsrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergriffen oder Anordnungen erlassen werden. Dabei könnten beispielsweise strafbewehrte rechtliche Anordnungen im Beweisaufnahmeverfahren, sogenannte Subpoenas, oder sonstige Verfügungen hinsichtlich Unterlagen, Zeugenaussagen oder sonstigen Informationen erlassen werden, weitere Hausdurchsuchungen stattfinden, die Mitteilung eines Rechtsverstoßes (notice of violation) ergehen oder

eine zunehmende Formalisierung der behördlichen Untersuchungen, Abstimmungen oder Verfahren einschließlich der vergleichsweisen Verfahrensbeendigung, eintreten. Ferner könnten weitere Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder Rezertifizierung existierender Fahrzeugmodelle notwendig sind, auftreten.

Das KBA hat im zweiten und dritten Quartal 2018 Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen als unzulässige Abschalteinrichtungen zu bewerten seien, und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zu den einschlägigen EG-Typgenehmigungen angeordnet, einschließlich eines Erstzulassungsstopps und Rückrufs. Gegen diese Anordnungen hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch. Es ist nicht ausgeschlossen, dass das KBA im Zuge weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen mit vergleichbaren Feststellungen erlassen wird. Daimler hat für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstop angeordnet und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Die vom KBA in seiner Anordnung aus dem zweiten Quartal 2018 geforderte Neukalibrierung ist zwischenzeitlich erfolgt und die betreffende Software vom KBA freigegeben worden; der entsprechende Rückruf ist mittlerweile eingeleitet worden. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens beschlossen werden können. Daimler hat weitergehende Untersuchungen eingeleitet und kooperiert im Übrigen weiterhin volumnäßig mit den Behörden und Institutionen.

Im Januar 2019 hat ein anderer Fahrzeugherrsteller mit den US-Bundes- und Landesbehörden sowie Fahrzeugkunden zivilrechtliche Vergleiche abgeschlossen. Obwohl der Hersteller kein Schuldeingeständnis abgegeben hat, vertreten die Behörden den Standpunkt, dass der Fahrzeugherrsteller sogenannte nicht offengelegte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDs«) in seinen Dieselfahrzeugen verwendet hat, darunter anscheinend auch für Dieselfahrzeuge übliche Funktionalitäten, und dass bestimmte dieser AECDs unzulässige Abschalteinrichtungen sind. Als Teil des Vergleichs wird der Hersteller unter anderem zivilrechtliche Geldstrafen zahlen, einen Rückruf der betroffenen Fahrzeuge durchführen, erweiterte Gewährleistungen übernehmen, ein landesweites Schadensbegrenzungsprojekt durchführen und weitere Zahlungen leisten. Der Hersteller wird zudem im Rahmen eines Vergleichs über eine Sammelklage Zahlungen an aktuelle und ehemalige Eigentümer von Dieselfahrzeugen leisten.

Vor dem Hintergrund dieser Vorgänge und in Anbetracht der laufenden behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren sowie unserer eigenen internen Untersuchungen und des zur Erkennung von Risiken aus dem Produktentwicklungsprozess für alle Konzernsparten eingerichteten beziehungsweise in der Umsetzung befindlichen technical Compliance Management System (tCMS), das unter Berücksichtigung technischer und rechtlicher Kriterien insbesondere auch der Klärung komplexer Auslegungsfragen dient, ist nicht auszuschließen, dass Behörden zu dem Schluss kommen

werden, dass in weiteren Pkw und/oder Nutzfahrzeugen der Marke Mercedes-Benz oder anderer Konzernmarken ebenfalls unzulässige Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen enthalten sind. Darüber hinaus haben die Behörden die Untersuchungen von Daimlers Prozessen im Hinblick auf die Meldung laufender technischer Veränderungen, von Feldmaßnahmen und technischen Mängeln sowie weitere Aspekte der Regelkonformität verstärkt. Die Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und Verfahren sowie die Beantwortung der behördlichen Anfragen, die Widerspruchsverfahren gegen die Anordnungen des KBA sowie unsere internen Untersuchungen sind noch nicht abgeschlossen; Daimler kann daher zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs dieser Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren treffen. Für den Fall, dass diese oder andere Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren zu nachteiligen Ergebnissen oder einem nachteiligen Ausgang führen oder sich in sonstiger Weise nachteilig entwickeln, könnte Daimler zu erheblichen Geldstrafen, Bußgeldern, Feldmaßnahmen, weiteren Rückrufaktionen, weiteren Auslieferungs- und Zulassungsstopps, Maßnahmen zur Prozessverbesserung und Schadensbegrenzung sowie zur vorzeitigen Rückzahlung von Förderkrediten verpflichtet und/oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen, einschließlich weiterer Untersuchungen und/oder Anordnungen durch diese oder andere Behörden und weiterer Verfahren, ausgesetzt sein. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann es aufgrund negativer Festlegungen oder Feststellungen zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden diese Festlegungen oder Feststellungen übernehmen. Dies gilt auch dann, wenn die entsprechenden Festlegungen oder Feststellungen nicht in den Verantwortungs- oder Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen. Somit besteht das Risiko, dass negative Festlegungen oder Feststellungen in einem Verfahren negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben können und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Daimler, sich in den Verfahren zu verteidigen, durch ungünstige Ergebnisse, einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in jeder der vorangehend beschriebenen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren beeinträchtigt werden.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Gerichtsverfahren. In den USA ist eine Verbraucher-Sammelklage anhängig, in der behauptet wird, dass Daimler AG und MBUSA mit Robert Bosch LLC und Robert Bosch GmbH (gemeinsam »Bosch«) konspiriert hätten, um die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden und Verbraucher zu täuschen. Im Januar 2019 wurde vom Bundesstaat Arizona eine separate Klage eingereicht, in der behauptet wird, Daimler AG und MBUSA hätten Verbraucher im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht. Eine weitere Verbraucher-Sammelklage mit gleichartigem Vorwurf gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften wurde im April 2016 in Kanada eingereicht. Im Juli 2017 wurde eine ähnliche Sammelklage in den USA eingereicht, aber im Dezember 2017 haben sich die Parteien ohne Entscheidung in der Sache auf die Abweisung dieser Klage verständigt. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen erneut erhoben werden.

Darüber hinaus sind Sammelklagen wegen angeblich wettbewerbswidrigen Verhaltens bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, in den USA und Kanada anhängig. In den USA ist eine Anleger-Sammelklage von Anlegern in Daimler AG American Depository Receipts anhängig, in der behauptet wird, dass die Beklagten grundlegend falsche und irreführende Aussagen zu Dieselemissionen von Mercedes-Benz Fahrzeugen gemacht hätten. Daimler AG und die übrigen jeweils betroffenen Daimler-Konzerngesellschaften betrachten diese Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen. Weitere Informationen finden sich in  [Anmerkung 30](#) des Konzernanhangs.

In Deutschland sind Klagen von Kunden wegen angeblicher Verstöße gegen das Gewährleistungs- und Deliktsrecht sowie von Anlegern wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften anhängig. Ende Dezember 2018 hat das LG Stuttgart den Antrag eines Anlegers auf Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) wegen angeblicher Verletzung der Ad-hoc-Publizitätspflicht im Klageregister bekannt gemacht. Derzeit ist noch kein Musterverfahren anhängig. Die Daimler AG hält auch diese Klagen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen.

Soweit Gerichtsverfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Gerichtsverfahren können teilweise auch negative Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Daimler, sich in den Gerichtsverfahren zu verteidigen, durch ungünstige Ergebnisse, einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in den vorstehend genannten behördlichen Verfahren beeinträchtigt werden.

Risiken aus sonstigen rechtlichen Verfahren. Die Daimler AG muss sich nach dem Abschluss des EU-Kartellverfahrens im Bereich Trucks durch eine Entscheidung der EU-Kommission vom 19. Juli 2016 in erheblichem Maß mit Schadensersatzforderungen von Kunden auseinandersetzen. Entsprechende Klagen, Sammelklagen und andere Rechtsmittel wurden in verschiedenen Staaten innerhalb und außerhalb Europas eingereicht und sind weiterhin zu erwarten. Daimler ergreift geeignete und angemessene Rechtsmittel, um sich zu verteidigen.

Da rechtliche Verfahren mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind, ist es möglich, dass sich die für sie gebildeten Rückstellungen nach abschließenden Verfahrensentscheidungen teilweise als unzureichend erweisen. Infolgedessen können erhebliche zusätzliche Aufwendungen entstehen. Dies trifft auch auf rechtliche Verfahren zu, für die aus Sicht des Konzerns keine Rückstellungen zu bilden waren.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vorgenannten Risiken aus Regulierung und rechtlichen Verfahren einzeln oder in ihrer Gesamtheit erhebliche nachteilige Auswirkungen auf unsere Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben könnten.

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 jedoch keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage von Daimler haben.

Weitere Informationen über rechtliche Verfahren finden sich in  [Anmerkung 30](#) des Konzernanhangs.

Steuerliche Risiken

Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaften operieren weltweit in vielen Ländern und unterliegen daher zahlreichen unterschiedlichen Rechtsvorschriften und Steuerprüfungen. Etwaige Änderungen der Rechtsvorschriften sowie der Rechtsprechung und unterschiedliche Rechtsauslegungen durch die Finanzverwaltungen – insbesondere auch im Bereich von grenzüberschreitenden Transaktionen – können mit erheblicher Unsicherheit behaftet sein. Daher ist es möglich, dass sich gebildete Rückstellungen als nicht ausreichend erweisen und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash Flow des Konzerns ergeben können.

Etwaige Änderungen oder Aufgriffe durch die Finanzbehörden werden durch die Steuerabteilung kontinuierlich überwacht, und bei Bedarf werden Maßnahmen ergriffen.

Nichtfinanzielle Risiken

Der Daimler-Konzern steht als weltweit agierendes Unternehmen im Fokus der Öffentlichkeit. Die Wahrnehmung durch relevante Anspruchsgruppen ist dabei von entscheidender Bedeutung und kann die Reputation des gesamten Daimler-Konzerns beeinflussen vgl.  [S. 202 »Nichtfinanzieller Bericht«](#). Insbesondere die Haltung des Unternehmens in Bezug auf die Themenbereiche Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte spielt in der aktuellen öffentlichen Wahrnehmung eine zentrale Rolle.

Risiken ergeben sich dabei vor allem im Zusammenhang mit der öffentlichen Diskussion um Dieselfahrzeuge und die damit verbundene grundlegende Infragestellung der Emissionsmessverfahren. Aufgrund der Ablösung des NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) durch das neue Messverfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) verschlechtert sich der CO₂-Flottendurchschnitt. Nach heutigem Kenntnisstand würde dies die Erreichung der CO₂-Ziele ab 2020 erschweren. Zudem ist in den vergangenen beiden Jahren insbesondere die für die Erreichung der anspruchsvollen CO₂-Ziele in der EU wichtige Dieseltechnologie durch Überschreitung der NO_x-Grenzwerte an einzelnen Messstellen in Städten unter Druck geraten. Der aktuelle Fokus in der Öffentlichkeit auf Fahrzeugemissionen sowie mögliche Erstzulassungsstopps und Rückrufe gefährden die Reputation der Automobilindustrie und speziell des Dieselmotors und könnten einen Reputationsschaden für Daimler zur Folge haben. Mit der Entwicklung einer neuen Generation von Dieselmotoren hat Daimler eine überzeugende technische Lösung zur Reduzierung von NO_x-Emissionen im realen Fahrbetrieb (Real Drive Emissions (RDE)) entwickelt und wird diese Neuerung sukzessive in die gesamte Produktlinie einführen. Grundsätzlich können rechtliche Risiken – beispielsweise im Zusammenhang mit kartellrechtlichen Untersuchungen – sowie mögliche rechtliche und gesellschaftliche

Verstöße von Partnern und Lieferanten einen negativen Einfluss auf die Reputation des gesamten Daimler-Konzerns haben. Als eines der Grundprinzipien des unternehmerischen Handelns achtet Daimler deshalb – auch bei der Auswahl von Partnern und Lieferanten – besonders darauf, dass gesetzliche und ethische Regeln eingehalten werden.

Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation

Das Gesamtbild der Risiko- und Chancensituation des Konzerns setzt sich aus den dargestellten Einzelrisiken und -chancen aller Risiko- und Chancenkategorien der Geschäftsfelder, konzernweiten Funktionen und rechtlichen Einheiten zusammen.

Neben den beschriebenen Risikokategorien gibt es unvorhersehbare Ereignisse, die Produktions- und Geschäftsprozesse stören können, beispielsweise Naturkatastrophen, politische Instabilitäten oder terroristische Anschläge. Hierfür werden Notfallpläne entwickelt, um eine möglichst rasche Wiederaufnahme der Geschäftstätigkeit zu ermöglichen. Soweit möglich und dem Risiko im Einzelfall angemessen werden vorbeugende Schutzvorkehrungen etabliert sowie Versicherungen abgeschlossen. Auch im Zusammenhang mit Projekten kann es aufgrund von Systemumstellungen zu Störungen in den Geschäftsprozessen kommen. Risiken in Verbindung mit Compliance werden ebenfalls in den Risikomanagementprozess einbezogen und kontinuierlich überwacht. Regelmäßige Schulungen zielen darauf ab, Compliance-Verstößen vorzubeugen. Zusätzlich zu den beschriebenen Risiken kann es weitere Risiken geben, die sich negativ auf die öffentliche Wahrnehmung und damit die Reputation des Daimler-Konzerns auswirken. Die Haltung des Unternehmens in Bezug auf einzelne Themen aus den Bereichen Nachhaltigkeit, Integrität und soziale Verantwortung steht im Fokus der Öffentlichkeit. Darüber hinaus verfolgen Kunden, Partner und Kapitalmärkte, wie das Unternehmen auf die technologischen Herausforderungen der Zukunft reagiert, wie es ihm gelingt, zeitgemäße und technologisch führende Produkte auf den Märkten anzubieten, und wie die Geschäftstätigkeit unter den gegebenen Rahmenbedingungen ausgeübt wird. Zudem ist der sichere Umgang mit sensiblen Daten Voraussetzung dafür, die Geschäftsbeziehungen zu Kunden und Lieferanten in einem vertrauensvollen, partnerschaftlichen Umfeld zu unterhalten.

Im Vergleich zum Vorjahr haben sich die informationstechnischen Risiken bedingt durch eine geänderte Risikolage bezogen auf Cyber-Kriminalität und Hacker-Angriffe erhöht. Die weltweit zunehmenden handelsbeschränkenden und protektionistischen Tendenzen haben zudem zu einer höheren Eintrittswahrscheinlichkeit bei Risiken aus politischen und gesetzlichen Rahmenbedingungen geführt sowie unter anderem zu einer Reduzierung der marktwirtschaftlichen Chancen beigetragen. Die Risiko- und Chancensituation des Daimler-Konzerns in der Gesamtbetrachtung bleibt jedoch im Wesentlichen unverändert. Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, sind weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses 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 ausgeschlossen werden. Neue Wettbewerber beispielsweise aus der IT-Branche und die aktuelle

Strategie des Konzerns, unter anderem im Zusammenhang mit der Elektromobilität, stellen weitere Herausforderungen für den Daimler-Konzern dar und sind mit Risiken und Chancen verbunden. Über eine gezielte und flexible Ausrichtung der Produktion und der Vertriebsaktivitäten an sich verändernde Rahmenbedingungen sind die Geschäftsfelder des Daimler-Konzerns bestrebt, sich bietende Chancen zu nutzen, um ihre jeweiligen Zielsetzungen und Planungen abzusichern oder zu übertreffen. Soweit es im Einflussbereich des Daimler-Konzerns liegt und sich Maßnahmen als wirtschaftlich erweisen, setzt sich das Unternehmen für die Realisierung der Chancen ein.

Um Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen und der aktuell bestehenden Risiko- und Chancensituation erfolgreich zu begegnen, wird das etablierte Risiko- und Chancenmanagementsystem kontinuierlich überwacht und weiterentwickelt.

Prognosebericht

Die im Kapitel »Prognosebericht« getroffenen Aussagen basieren auf der im Dezember 2018 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 Analysen verschiedener renommierter Wirtschaftsforschungsinstitute, internationaler Organisationen und Branchenverbände sowie auf interne Marktanalysen unserer Vertriebsgesellschaften stützen. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich an Zielsetzungen unserer Geschäftsfelder sowie an den Chancen und Risiken, die die erwarteten Marktbedingungen und die Wettbewerbssituation im Planungszeitraum bieten. Vor diesem Hintergrund passen wir unsere Erwartungen für den Geschäftsverlauf jeweils an die aktuellen Prognosen bezüglich der Entwicklung der Automobilmärkte an. Die im Folgenden getroffenen Aussagen basieren auf unserem Kenntnisstand zu Beginn des Jahres 2019.

Für die Prognose der Profitabilität unserer Geschäftsfelder sind wir mit dem Geschäftsbericht 2018 dazu übergegangen, anstelle des EBIT für die automobilen Geschäftsfelder die Umsatzrendite und für Daimler Financial Services die Eigenkapitalrendite heranzuziehen. Damit stellen wir eine Verbindung zwischen den Erwartungen für das laufende Geschäftsjahr und den strategischen Zielrenditen her. Die divisionalen Umsatzbeziehungsweise Eigenkapitalrenditen werden künftig anhand von Bandbreiten prognostiziert. Darüber hinaus haben wir die Sensitivitäten für die Prognosen von Absatz und Umsatz der Geschäftsfelder und des Konzerns sowie für das EBIT des Daimler-Konzerns angepasst.

Die Grundlage unserer Einschätzungen für das Jahr 2019 sind weitgehend stabile wirtschaftliche Rahmenbedingungen und die Erwartung, dass sich die Aufwärtsentwicklung der Weltwirtschaft fortsetzt. Außerdem gehen wir davon aus, dass die weltweite Automobilnachfrage in etwa das Vorjahrsniveau halten kann. Die von uns skizzierte Entwicklung unterliegt verschiedenen Chancen und Risiken, die im Risiko- und Chancenbericht detailliert erläutert werden. ☰ S. 143ff.

Weltwirtschaft

Zu Jahresbeginn 2019 weist die Weltwirtschaft ein etwas schwächeres Wachstumstempo auf als im Vorjahr, entwickelt sich aber insgesamt weiterhin solide. Wir gehen davon aus, dass sich diese moderate Verlangsamung auch im weiteren Jahresverlauf fortsetzen wird. Dabei sind vor allem die Wachstumsperspektiven für die Industrieländer etwas verhaltener als im Vorjahr, während sich die Volkswirtschaften in den Schwellenländern in Summe auf einem ähnlichen Wachstumsniveau entwickeln sollten.

Die meisten Konjunkturindikatoren signalisieren für die Wirtschaft der Europäischen Währungsunion für das Jahr 2019 eine erneute Verlangsamung der Wachstumsdynamik. Bei einer anhaltend robusten inländischen Nachfrage dürfte ein geringerer Beitrag des Außenhandels zu einer Wachstumsrate von lediglich rund 1,5% führen. Die Europäische Zentralbank wird unter diesen Voraussetzungen ihren angekündigten Kurs fortführen und voraussichtlich die Leitzinsen, wenn überhaupt, dann nicht vor dem Herbst 2019, anheben. Der Ausblick für die deutsche Wirtschaft ist ebenfalls etwas gedämpft. Wir erwarten auch hier eine weitere Verringerung des Wachstumstempos auf weniger als 1,5%. Weil der genaue Ablauf und die konkreten wirtschaftlichen Auswirkungen des bevorstehenden EU-Austritts Großbritanniens immer noch schwer abzuschätzen sind, muss für die britische Wirtschaft auch im Jahr 2019 eine eher verhaltene Entwicklung unterstellt werden. Ein konjunktureller Einbruch wird aber trotz der hohen Unsicherheit von der Mehrzahl der Analysten nicht unterstellt.

In den Vereinigten Staaten deuten die konjunkturellen Frühindikatoren darauf hin, dass sich der solide Aufschwung der Wirtschaft fortsetzen sollte. Allerdings dürfte das Wachstum etwas schwächer ausfallen als im Vorjahr, da der positive Impuls der Steuersenkungen ausläuft. Dank einer stabilen Inlandsnachfrage, moderater Inflation und niedriger Arbeitslosigkeit wird die amerikanische Notenbank voraussichtlich ihren leicht restriktiven geldpolitischen Kurs mit weiteren moderaten Zinserhöhungen aufrechterhalten können. In Summe dürfte sich ein gesamtwirtschaftliches Plus von etwas unter 2,5% ergeben.

Auch die Wachstumsaussichten der japanischen Wirtschaft bleiben auf niedrigerem Niveau stabil. Ein solider Ausblick für die Inlandsnachfrage dürfte externe Risiken abmildern, sodass erneut ein Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von etwas unter 1% zu erwarten ist.

In China dürfen sich die graduelle Wachstumsverlangsamung der vergangenen Jahre auch in diesem Jahr fortsetzen. Auf der einen Seite dürften vor allem die Unsicherheiten rund um den Handelskonflikt mit den USA dabei weiterhin belastend wirken. Auf der anderen Seite sollten die angekündigten staatlichen Stimuli die Wirtschaft stabilisieren. Insgesamt ist mit einem immer noch soliden Anstieg des Bruttoinlandsprodukts von etwas über 6% zu rechnen. Während die mittel- und osteuropäischen Volkswirtschaften vermutlich nicht an das robuste Wirtschaftswachstum des Jahres 2018 anschließen dürften, wird für den südamerikanischen Wirtschaftsraum eine leichte konjunkturelle Beschleunigung angenommen. Mit knapp 2% erwartetem BIP-Wachstum bleibt Südamerika aber nach wie vor unter seinen Möglichkeiten. Das weiterhin vergleichsweise niedrige Niveau bei den Rohstoff- und insbesondere Ölpreisen dürften weiterhin keinen Rückenwind für die Länder des Mittleren und Nahen Ostens liefern. Die Wachstumsraten bleiben voraussichtlich mit unter 2% für diese Region weiterhin deutlich unterdurchschnittlich. Insgesamt sollten die Schwellenländer im Jahr 2019 wie im Vorjahr ein gesamtwirtschaftliches Wachstum in der Größenordnung von 4 bis 4,5% erzielen und sich somit entlang ihres langfristigen Trends entwickeln.

Insgesamt dürfte die Weltwirtschaft im Jahr 2019 mit einem Wachstum von etwas unter 3% zwar immer noch solide, aber spürbar langsamer expandieren als im Vorjahr.

Automobilmärkte

Die weltweite **Pkw-Nachfrage** dürfte im Jahr 2019 das Niveau des Vorjahrs in etwa halten können. Der europäische Markt wird sich voraussichtlich in der Größenordnung des Vorjahres bewegen. In Westeuropa rechnen wir angesichts des inzwischen wieder überdurchschnittlich hohen Marktniveaus mit einer in etwa gleichbleibenden Nachfrage; auch der größte Einzelmarkt Deutschland sollte sich stabil auf dem Vorjahresniveau entwickeln. In Osteuropa ist ebenfalls von einem gleichbleibenden Volumen des Pkw-Marktes auszugehen. Der russische Markt dürfte sich mit einem leichten Plus noch vergleichsweise günstig entwickeln, während in der Türkei mit einem starken Rückgang zu rechnen ist.

Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge dürfte von hohem Niveau kommend einen leichten Rückgang verzeichnen. Der chinesische Pkw-Markt sollte sich nach dem schwächeren Ergebnis des Vorjahres im Jahr 2019 stabilisieren und das Niveau des Vorjahres knapp halten können. Die Nachfrage in Indien sollte hingegen moderat wachsen. In Japan gehen wir von einem gleichbleibenden Marktniveau aus.

Die **Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw** dürfte in den für uns relevanten Regionen unterschiedlich ausfallen, insgesamt rechnen wir aber mit weiterhin günstigen Marktbedingungen.

In Nordamerika gehen wir davon aus, dass der Lkw-Markt in den Gewichtsklassen 6–8 das hohe Niveau des Vorjahres halten wird.

Trotz der nachlassenden gesamtwirtschaftlichen Dynamik erwarten wir für die Region EU30 (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) eine Nachfrage auf dem hohen Niveau des Jahres 2018. In Brasilien ist damit zu rechnen, dass der Markt seine Erholung mit einem deutlichen Anstieg der Lkw-Verkäufe fortsetzen wird. Der türkische Markt dürfte hingegen aufgrund der wirtschaftlichen Rezession nochmals deutlich schrumpfen. In Russland erwarten wir einen leichten Anstieg der Lkw-Nachfrage.

Die aus Daimler-Sicht wichtigsten asiatischen Märkte dürften im Jahr 2019 ein uneinheitliches Bild zeigen. Auf dem japanischen Markt für leichte, mittelschwere und schwere Lkw rechnen wir mit einem leichten Rückgang auf weiterhin solidem Niveau. Für den indonesischen Lkw-Gesamtmarkt gehen wir von einer stabilen Entwicklung aus. In Indien sollte sich die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw nach dem starken Anstieg des Vorjahres in etwa auf gleichbleibendem Niveau bewegen. Im chinesischen Markt ist von einem außergewöhnlich hohen Niveau kommend eine deutliche Korrektur zu erwarten.

Für das Jahr 2019 rechnen wir in der Region EU30 im kombinierten Segment der mittelgroßen und großen **Transporter** sowie im Markt für kleine Transporter und im Segment der mittelgroßen Pickups mit einem Marktvolumen auf dem Vorjahresniveau. In den USA dürfte die Nachfrage nach großen Transportern leicht über dem Vorjahr liegen. Der Markt für große Transporter in Lateinamerika sollte sich im Jahr 2019 weiter erholen. In China rechnen wir mit einem leichten Wachstum in dem von uns adressierten Markt der mittelgroßen Transporter.

Bei den **Bussen** erwarten wir in der Region EU30 ein Marktvolumen, das leicht über dem Niveau des Vorjahres liegt. In Lateinamerika (ohne Mexiko) gehen wir davon aus, dass sich die Situation aufgrund der leichten Markterholung in Brasilien verbessern wird; allerdings wird das Wachstum in Lateinamerika durch die Wirtschaftskrise in Argentinien nach wie vor belastet werden.

Absatz

Mercedes-Benz Cars strebt an, seinen Wachstumskurs im Jahr 2019 fortzusetzen. Insgesamt wollen wir den Absatz leicht steigern und damit einen Rekordwert erreichen. Die Basis dafür und für weitere Absatzerfolge weltweit ist unser attraktives und innovatives Modellportfolio.

Insgesamt beabsichtigt Mercedes-Benz, im Jahr 2019 über ein Dutzend neue und überarbeitete Fahrzeuge auf den Markt zu bringen. Vor allem unsere neuen Kompaktwagen, unter anderem die neue B-Klasse, die A-Klasse Limousine sowie das achte Modell im Kompaktwagensegment, dürften sich positiv im Absatz niederschlagen. Auch im wachstumsstarken Segment der Geländewagen sind wir im Jahr 2019 gut positioniert. Der neue GLE und der neue GLS dürfen hierzu ebenso beitragen wie die Modellpflege des beliebten GLC. Mercedes-AMG sollte auch im Jahr 2019 ein Garant für unseren Erfolg im Performance-Segment sein: Immer mehr Kunden begeistern sich für das attraktive und breit gefächerte Fahrzeugangebot unserer Sportwagen- und Performance-Marke, das wir kontinuierlich weiterentwickeln.

Unser weltweites Produktionsnetzwerk für die Elektromobilität bauen wir gezielt aus. Unter der Produkt- und Technologie-marke EQ, die für »Elektrische Intelligenz« steht, werden sowohl Fahrzeuge als auch Services rund um die Elektromobilität angeboten. Bis zum Jahr 2022 wollen wir das gesamte Portfolio von Mercedes-Benz Cars elektrifizieren. Unser Ziel ist es, dass wir unseren Kunden in jedem Segment unterschiedliche elektrifizierte Alternativen anbieten werden – vom smart über die Kompaktwagen bis zum großen SUV. Den Anfang macht im Jahr 2019 der erste vollelektrische SUV von Mercedes-Benz. Insgesamt planen wir in unserem Portfolio bis zum Jahr 2022 mehr als 130 elektrifizierte Varianten. Darin enthalten sind neben vollelektrischen Fahrzeugen Plug-in-Hybride und Modelle mit 48-Volt-Technologie. Bis zum Jahr 2025 sollen, abhängig vom Ausbau der öffentlichen Infrastruktur und von den Kunden-präferenzen, 15 bis 25 % unserer verkauften Pkw rein elektrisch sein. Dafür planen wir mehr als zehn reine Elektro-Pkw auf den Markt zu bringen.

Nach der Umstellung in den USA und Kanada wird die Marke smart bis zum Jahr 2020 vollständig auf den elektrischen Antrieb setzen. Die batterieelektrischen smart Modelle machen den Einstieg in die Elektromobilität so attraktiv wie noch nie. Sie verbinden die Agilität des smart mit lokal emissionsfreiem Fahren – die ideale Kombination für urbane Mobilität.

Daimler Trucks geht für das Jahr 2019 erneut von einem Absatzzuwachs aus und rechnet mit einer leichten Steigerung des Gesamtabsatzes gegenüber dem Vorjahr. In der NAFTA-Region erwarten wir, unsere Verkaufszahlen im Vergleich zum Vorjahr nochmals leicht steigern zu können. In Brasilien rechnen wir mit einem Absatz, der das niedrige Niveau des Vorjahrs deutlich übertrifft. In der Region EU30 sollten unsere Verkäufe leicht über dem Vorjahresniveau liegen. In Indien gehen wir erneut von einer deutlichen Absatzsteigerung für das Jahr 2019 aus. In Japan und Indonesien erwarten wir, in etwa den Absatz des Vorjahres zu erreichen. Nach den erheblichen wirtschaftlichen Unsicherheiten im vergangenen Jahr gehen wir in der Türkei von leicht rückläufigen Verkäufen aus.

Mercedes-Benz Vans plant für das Jahr 2019 einen deutlichen Absatzanstieg. Starkes Wachstum erwarten wir in den USA. In der Region EU30 rechnen wir mit einem leichten Zuwachs. Zum Absatzwachstum im Jahr 2019 soll insbesondere der neue Sprinter beitragen, der Mitte 2018 eingeführt wurde.

Daimler Buses geht davon aus, die Marktführerschaft in seinen wichtigsten klassischen Kernmärkten bei den Bussen über 8 t behaupten zu können. Für das Jahr 2019 rechnen wir insgesamt mit einer deutlichen Absatzsteigerung. Dabei unterstellen wir ein leichtes Absatzwachstum in der Region EU30 und eine deutlich positive Absatzentwicklung in Indien. Für Lateiname-rika (ohne Mexiko) wird ein Absatz auf Vorjahresniveau erwartet.

Daimler Financial Services strebt in den kommenden Jahren weiteres Wachstum an. Für das Jahr 2019 erwarten wir erneut einen Zuwachs beim Vertragsvolumen sowie einen leichten Anstieg beim Neugeschäft. Neue Marktpotenziale erschließen wir über flexiblere Leasing- und Mietprodukte mit der Möglichkeit, in kürzeren Intervallen auf neue Fahrzeuge umzusteigen. Mit dem Ausbau unserer Online-Vertriebskanäle und mit telematikbasierten Produkten bei Versicherungen und im Flotten-management wollen wir zusätzliches Wachstum generieren. Auch im Mobilitätsbereich sehen wir weiterhin gute Wachstumschancen.

Auf Basis unserer Annahmen zur Entwicklung wichtiger Absatzmärkte und der Planungen der Geschäftsfelder gehen wir für den **Daimler-Konzern** davon aus, dass der Absatz im Jahr 2019 insgesamt leicht gesteigert werden kann.

Umsatz und Ergebnis

Wir erwarten, dass auch der **Umsatz** des Daimler-Konzerns im Jahr 2019 leicht zunehmen wird. Darin spiegelt sich die insgesamt positive Absatzentwicklung in den automobilen Geschäftsfeldern wider. Wechselkurseffekte werden die Umsatzentwicklung im Jahr 2019 voraussichtlich eher negativ beeinflussen. Dies gilt vor allem für unsere Geschäfte in China sowie in verschiedenen Schwellenländern und Großbritannien.

Unsere Geschäftsfelder verfügen über ein sehr attraktives Produktangebot, das in den zurückliegenden Jahren erweitert und konsequent erneuert wurde. Wir nehmen an, dass Daimler davon auch unter teilweise schwierigeren Marktbedingungen profitieren wird und seine Position in wichtigen Märkten ausbauen oder behaupten kann. Bei Mercedes-Benz Cars dürften im Jahr 2019 vor allem die neue A-Klasse und die B-Klasse sowie die G-Klasse und der GLE für zusätzliches Wachstum sorgen. Dämpfend auf die Umsatzentwicklung wirken hingegen die von uns erwartete Wechselkursentwicklung und Lebenszykluseffekte bei einigen Pkw-Modellen sowie auch eine veränderte Absatzstruktur. Vor diesem Hintergrund erwartet Mercedes-Benz Cars im Jahr 2019 einen leicht steigenden Umsatz. Aufgrund der insgesamt günstigen Marktbedingungen und positiven Absatzerwartungen planen die Geschäftsfelder Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses deutliche Umsatzaufschläge. Daimler Financial Services rechnet mit einem leichten Zuwachs.

Das von uns erwartete Absatz- und Umsatzwachstum sollte sich im Jahr 2019 insgesamt positiv auf das Ergebnis auswirken. Den Grundstein für ein dauerhaft hohes Ergebnisniveau haben wir mit verschiedenen Programmen zur Ergebnisverbesserung gelegt, die wir bereits in den Jahren 2013 bis 2015 umgesetzt haben. Seither führen wir in allen Geschäftsfeldern kontinuierlich weitere Maßnahmen zur langfristigen und strukturellen Optimierung des Geschäftssystems durch. So wollen wir bei Mercedes-Benz Cars im Rahmen des Programms F4L (Fit for Leadership) bis zum Jahr 2025 Effizienzverbesserungen in Höhe von 4 Mrd. € realisieren. Auch Daimler Trucks arbeitet kontinuierlich an Effizienzverbesserungen. Zusammen mit unseren bislang geplanten und teilweise bereits realisierten Kostenoptimierungen haben wir ergebniswirksame Verbesserungen in Höhe von 1,4 Mrd. € für Daimler Trucks erreicht, die in ihrer Volljahreswirkung in 2019 realisiert werden.

Konzernübergreifend standardisieren und modularisieren wir unsere Produktionsprozesse. Dabei nutzen wir auf intelligente Art und Weise Fahrzeugplattformen und erzielen dadurch weitere Kostenvorteile. Parallel dazu treiben wir die digitale Vernetzung mit Nachdruck voran: in allen Geschäftsfeldern und auf allen Stufen der Wertschöpfungskette – von der Entwicklung über die Produktion bis hin zu Vertrieb und Service. Dadurch eröffnen wir uns zusätzliche Spielräume, um zum Vorteil für unsere Kunden noch schneller, flexibler und effizienter zu werden.

Ergebnisdämpfend wirken hingegen die weiterhin sehr hohen Vorleistungen: für unsere Modelloffensive, für innovative Technologien, insbesondere zur Senkung von Verbrauchswerten und zur Elektrifizierung, für die Digitalisierung unserer Produkte und Prozesse sowie für den Ausbau und die Modernisierung der weltweiten Produktionskapazitäten. Darüber hinaus führen steigende Rohstoffpreise zu einem signifikanten Anstieg der Materialkosten, und auch Wechselkurseffekte dürften in Summe betrachtet insgesamt belastend wirken. Außerdem ist für das Jahr 2019 auf Konzernebene ein mittlerer dreistelliger Millionenbetrag für die Umsetzung der neuen Unternehmensstruktur »Projekt Zukunft« eingeplant.  S.71

Auf Basis der von uns erwarteten Marktentwicklung, der oben genannten Faktoren sowie der Planungen unserer Geschäftsfelder gehen wir aber davon aus, dass das Konzern-EBIT im Jahr 2019 leicht über dem Niveau des Jahres 2018 liegen wird. Darin enthalten sind auch signifikante positive Bewertungs- und Ergebniseffekte, die wir für das Geschäftsfeld Daimler Financial Services aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste mit der BMW Group erwarten.

Die einzelnen Geschäftsfelder haben für das Jahr 2019 die folgenden Rendeerwartungen:

Mercedes-Benz Cars: Umsatzrendite 6 % bis 8 %

Daimler Trucks: Umsatzrendite 7 % bis 9 %

Mercedes-Benz Vans: Umsatzrendite 5 % bis 7 %

Daimler Buses: Umsatzrendite 5 % bis 7 %

Daimler Financial Services: Eigenkapitalrendite 17 % bis 19 %

Bei Mercedes-Benz Cars resultieren positive Effekte aus dem erwarteten Absatzanstieg. Dem stehen insbesondere negative Wechselkurseffekte sowie weiterhin sehr hohe Aufwendungen für neue Technologien und Fahrzeuge gegenüber. Darüber hinaus führen steigende Rohstoffpreise zu einem deutlichen Anstieg der Materialkosten.

Sowohl Daimler Trucks als auch die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses sollten vom steigenden Absatz und von den Maßnahmen zur Effizienzverbesserung profitieren. Negativ dürfte sich auch hier die Preisentwicklung auf den Rohstoffmärkten niederschlagen. Bei Daimler Trucks sollten sich zudem höhere Aufwendungen für neue Technologien und Fahrzeuge auf das Ergebnis auswirken.

Die bei Daimler Financial Services erwartete Eigenkapitalrendite berücksichtigt einerseits signifikante einmalige Bewertungs- und Ergebniseffekte aus der geplanten Zusammenlegung der Mobilitätsdienste von Daimler und BMW. Andererseits erwarten wir Ergebnisbelastungen durch die Normalisierung der Kreditrisikokosten und weitere Investitionen in den Ausbau der Digitalisierung sowie der Mobilitätsdienstleistungen. Das weiter steigende Vertragsvolumen sollte positiv zur Ergebnisentwicklung beitragen.

Free Cash Flow und Liquidität

Die insgesamt eher verhaltene Ergebnisentwicklung im Automobilgeschäft wird sich auch im Free Cash Flow des Industriegeschäfts niederschlagen. Belastend werden sich die weiterhin hohen Vorleistungen für neue Produkte und Technologien auswirken. Hinzu kommen die Kosten für das »Projekt Zukunft« zur Umsetzung der neuen Konzernstruktur. Unter diesen Voraussetzungen gehen wir davon aus, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts leicht über dem Vorjahreswert liegen dürfte.

Für das Jahr 2019 streben wir eine Liquiditätsausstattung an, die der allgemeinen Risikosituation auf den Finanzmärkten sowie dem Risikoprofil unseres Unternehmens angemessen ist. Bei der Bemessung der Höhe der Liquidität werden auch mögliche Risiken in der Refinanzierung beispielsweise aufgrund vorübergehender Verwerfungen an den Finanzmärkten berücksichtigt. Wir gehen jedoch weiterhin davon aus, auch im Jahr 2019 einen guten Zugang zu den Kapitalmärkten und zum Bankenmarkt zu haben. Unseren Finanzbedarf wollen wir vor allem über Anleihen, kurzlaufende Schuldverschreibungen (Commercial Papers), Bankkredite, Kundeneinlagen im Direktbankgeschäft sowie die Verbriefung von Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft decken; der Schwerpunkt sollte dabei auf Anleihen und Krediten von weltweit tätigen und lokal agierenden Banken liegen. Aufgrund unserer soliden Bonität rechnen wir ungeachtet der Normalisierung der Liquiditätssituation an den internationalen Kapitalmärkten nach Beendigung der Ankaufprogramme der Zentralbanken insbesondere in den USA und Europa für 2019 mit leicht höheren Konditionen in der Refinanzierung. Darüber hinaus ist es unser Ziel, weiterhin eine hohe finanzielle Flexibilität sicherzustellen.

Dividende

Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 vorschlagen, für das Geschäftsjahr 2018 eine Dividende von 3,25 (i. V. 3,65) € pro Aktie auszuschütten. Dies entspricht einer Gesamtausschüttung von 3,5 (i. V. 3,9) Mrd. €. Im Sinne einer nachhaltigen Dividendenpolitik orientieren wir uns bei der Bemessung der Dividende an einer Ausschüttungsquote von 40 % des auf die Daimler-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses.

Investitionen

Um unsere anspruchsvollen Wachstumsziele zu erreichen, werden wir unser Produktangebot in den kommenden Jahren gezielt erweitern. Gleichzeitig wollen wir den tief greifenden technologischen Wandel in der Automobilbranche federführend mitgestalten können. Dies gilt insbesondere für die zunehmende Elektrifizierung unseres Produktportfolios und für die digitale Vernetzung unserer Produkte und Prozesse auf allen Stufen der Wertschöpfungskette. Indem wir die ständig wachsenden Datenmengen intelligent vernetzen, verschaffen wir uns Effizienzvorteile, erhöhen die Qualität und ermöglichen eine weitere Flexibilisierung des Produktionsprozesses. Vor diesem Hintergrund sollten unsere Investitionen in Sachanlagen trotz eines leichten Rückgangs gegenüber dem Jahr 2018 weiterhin ein sehr hohes Niveau erreichen.

Die Sachinvestitionen bei Mercedes-Benz Cars werden im Jahr 2019 voraussichtlich auf dem hohen Vorjahresniveau liegen. Dies ist vor allem auf die anhaltende Produktoffensive zurückzuführen. Zu den wichtigsten Projekten zählen die neuen Modelle der Kompaktklasse, der C-Klasse und der S-Klasse, die neuen Geländewagen GLE und GLS sowie neue Motoren und Getriebe. Umfangreiche Mittel sind auch für die Neuaustrichtung unserer deutschen Produktionsstandorte, den Ausbau unseres internationalen Produktionsnetzwerks sowie das weltweite Produktionsnetzwerk für die Elektromobilität vorgesehen. Darüber hinaus investiert das Geschäftsfeld umfangreiche Mittel in die technologischen CASE-Zukunftsfelder (Connected, Autonomous, Shared & Services, Electric). Daimler Trucks investiert im Jahr 2019 vor allem in neue Produkte und Folgegenerationen für bestehende Produkte, globale Komponentenprojekte sowie in die Optimierung des weltweiten Produktionsnetzwerks. Bei Mercedes-Benz Vans stehen Investitionen in die Produktion des neuen Sprinter in Düsseldorf, North Charleston und Argentinien sowie für die Weiterentwicklung von V-Klasse und Vito im Vordergrund. Wichtige Projekte bei Daimler Buses sind Verbesserungen im Produktionsverbund sowie Vorleistungen für neue Modelle, insbesondere für einen elektrisch angetriebenen Stadtbus.

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. Mit neuen und attraktiven Produkten wollen wir unsere Kunden begeistern und die Wachstumschancen der weltweiten Automobilmärkte ausschöpfen. Dabei setzen wir zunehmend auf die strategischen Zukunftsfelder Vernetzung, automatisiertes und autonomes Fahren, flexible Nutzung und Services sowie elektrische Antriebe (CASE). In diesen Feldern – jeweils einzeln sowie bei der intelligenten Verknüpfung – wollen wir eine Vorreiterposition einnehmen. Um unsere Ziele zu erreichen, werden wir die Ausgaben für Forschung und Entwicklung im Jahr 2019 auf dem sehr hohen Vorjahresniveau halten. Bei Mercedes-Benz Cars fließt ein Großteil in die Erneuerung des Produktportfolios. Die wichtigsten Einzelprojekte sind hier die Nachfolgemodelle für die C-Klasse und die S-Klasse, die neuen Kompaktfahrzeuge sowie der Ausbau der Modellpalette der Produkt- und Technologie-marke EQ. Außerdem arbeiten wir in erheblichem Umfang an neuen, emissionsarmen Verbrennungsmotoren, der Elektromobilität, der Konnektivität unserer Fahrzeuge sowie an innovativen Sicherheitstechnologien für das automatisierte und autonome Fahren. Auch bei Daimler Trucks spielen die Themen Elektromobilität, Konnektivität sowie automatisiertes Fahren eine wichtige Rolle. Weitere Schwerpunkte sind die Nachfolge-generationen für bestehende Produkte, Kraftstoffeffizienz und Emissionsreduzierung sowie maßgeschneiderte Produkte und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte. Bei Mercedes-Benz Vans stehen die Nachfolgegeneration des Sprinter und die Weiterentwicklung von Vito und V-Klasse im Vordergrund. Darüber hinaus treibt Mercedes-Benz Vans die Elektrifizierung seiner gewerblichen Baureihen voran. Ein weiteres wichtiges Thema ist die Konnektivität von Produkten und Prozessen, insbesondere die innovative Konnektivitätslösung Mercedes PRO. Das Geschäftsfeld Daimler Buses legt den Schwerpunkt seiner Entwicklungsaktivitäten auf neue Produkte, die Erfüllung künftiger Abgasnormen sowie die weitere Verringerung des Kraftstoffverbrauchs. Eine wichtige Rolle spielen alternative Antriebssysteme, insbesondere die Elektrifizierung sowie weitere zukunftsweisende Projekte im Hinblick auf Automatisie-rungsfunktionen beziehungsweise autonomes Fahren.

Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Aufgrund des von uns erwarteten Wachstums bei Absatz und Umsatz, werden im Jahr 2019 voraussichtlich auch die Produktionsumfänge weiter ansteigen. Gleichzeitig greifen die Maßnahmen zur Effizienzsteigerung, die wir in den zurückliegenden Jahren in allen Geschäftsfeldern durchgeführt haben. Die mittel- und langfristig ausgerichteten Maßnahmen zur strukturellen Verbesserung unserer Geschäftsprozesse dürften zusätzliche

Effizienzgewinne ermöglichen. Vor diesem Hintergrund gehen wir davon aus, dass wir unsere Wachstumsziele mit einem nur geringfügig wachsenden Personalbestand erreichen können. Zusätzliche Arbeitsplätze werden insbesondere durch den Ausbau unseres internationalen Produktionsnetzwerks, in den Forschungs- und Entwicklungsbereichen sowie rund um die technologischen Zukunftsfelder – insbesondere Elektromobilität und Digitalisierung – entstehen. Unternehmen, die wir gemeinsam mit chinesischen Partnern betreiben und die in der Mitarbeiterzahl von Daimler nicht berücksichtigt sind, werden voraussichtlich ebenfalls zusätzliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einstellen.

Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Auch wenn die Rahmenbedingungen für unsere Geschäfte zum Jahresbeginn 2019 weniger günstig sind als im Jahr zuvor, befindet sich Daimler weiterhin auf einem stabilen Wachstums pfad. Angesichts eines herausfordernden Umfelds und der zu erwartenden Veränderungen bei der Mobilität setzen wir unsere Strategie auch in den kommenden Jahren mit großer Konsequenz um. Wir rücken den Kunden noch stärker ins Zentrum und schaffen damit die Basis für weiteres Wachstum.

- Mit innovativen Produkten und Dienstleistungen sind wir in den Märkten gut positioniert. Dabei gelingt es uns, neue Käufer schichten anzusprechen, zusätzliche Märkte zu erschließen und unsere Marktposition weltweit auszubauen. Mit den Effizienzprogrammen, die in den zurückliegenden Jahren in allen Geschäftsfeldern umgesetzt wurden, haben wir unsere Kostenstrukturen verbessert und damit den Grundstein für ein hohes Ergebnisniveau gelegt. Derzeit führen wir in allen Geschäftsfeldern weitere Maßnahmen zur langfristigen und strukturellen Optimierung des Geschäftssystems durch. Damit stärken wir unser Kerngeschäft (CORE) und schaffen die finanzielle Basis für Investitionen in die Zukunft des Unternehmens.
- Unsere Vorleistungen für neue Produkte und Technologien haben wir deshalb in den zurückliegenden Jahren deutlich erhöht, und im Jahr 2019 werden wir dieses hohe Niveau halten. Insbesondere in den strategischen Zukunftsfeldern Konnektivität, automatisiertes und autonomes Fahren, flexible Nutzung und Services und elektrische Antriebe sowie in der intelligenten Verknüpfung dieser Bereiche (CASE) wollen wir deshalb auch künftig eine Vorreiterrolle einnehmen.
- Gemeinsam mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern entwickeln wir unter dem Dach von Leadership 2020 eine neue Führungskultur, die uns die Zukunft erfolgreich gestalten lässt. Damit stellen wir uns den Erfordernissen der digitalen Welt und schaffen die Grundlage für die kulturellen Veränderungen im Unternehmen (CULTURE).

- Um auf die hohe Dynamik des Umfeldes, der Märkte, der neuen Wettbewerber und Technologien flexibel reagieren zu können, brauchen wir eine Struktur, die schnelles und agiles Handeln ermöglicht. Im Rahmen des »Projekt Zukunft« streben wir an, die divisionale Struktur von Daimler weiter zu fokussieren und dadurch die Zukunftsfähigkeit der einzelnen Geschäfte zu stärken (COMPANY). Mit dem Projekt Zukunft wollen wir Daimler noch agiler und schneller machen, um Marktchancen noch besser nutzen zu können. Die Zustimmung der Aktionäre zur Umsetzung der neuen Struktur soll auf der Hauptversammlung am 22. Mai 2019 eingeholt werden. Mit den vier strategischen Handlungsfeldern CORE, CASE, CULTURE und COMPANY haben wir die Voraussetzungen dafür geschaffen, uns noch konsequenter an den Wünschen unserer Kunden auszurichten. Es ist unser Ziel, ein führender Automobilhersteller zu bleiben und uns gleichzeitig zu einem der führenden Anbieter vernetzter Mobilität zu entwickeln. Auf diesem Weg haben wir gerade auch im Jahr 2018 erneut einige richtungsweisende Meilensteine erreicht. Vor diesem Hintergrund blicken wir mit Zuversicht auf das Jahr 2019. Sowohl beim Absatz als auch beim Umsatz erwarten wir höhere Werte als im Vorjahr, und auch beim Ergebnis sollten wir trotz der umfangreichen Aufwendungen für die Zukunftssicherung einen leichten Zuwachs erreichen 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 Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen und Zollbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

Geschäfts- felder



Die Geschäftsfelder von Daimler haben sich im Jahr 2018 trotz teilweise schwieriger Rahmenbedingungen dank zahlreicher neuer und innovativer Produkte und Dienstleistungen sehr gut im Markt behauptet. Insgesamt hat der Absatz unserer Automobilgeschäftsfelder ein Rekordniveau erreicht, und auch das Geschäftsfeld Daimler Financial Services konnte das Vertragsvolumen erneut deutlich steigern.

C | Geschäftsfelder

Mercedes-Benz Cars

166 – 171

- Mercedes-Benz Cars erneut mit Rekordabsatz
- A- und B-Klasse setzen neue Maßstäbe
- Umfassende Modellpflege für die C-Klasse
- Neuer GLE Geländewagen vorgestellt
- smart setzt auf Elektromobilität
- Partnerschaft in China vertieft
- Globales Produktionsnetzwerk ausgebaut
- Mercedes gewinnt zum fünften Mal in Folge die Fahrer- und Konstrukteursweltmeisterschaft in der Formel 1
- EBIT von 7,2 (i.V. 8,8) Mrd. € erwirtschaftet

Daimler Trucks

172 – 176

- Deutliche Absatzsteigerung
- Neue elektrische Lkw für den nordamerikanischen Markt vorgestellt
- Erste Fahrzeuge der Innovationsflotte des Mercedes-Benz eActros in Kundenhand übergeben
- Zusammenarbeit mit dem kalifornischen Unternehmen Proterra Inc. bekannt gegeben
- Weltpremiere des neuen Actros mit innovativen Sicherheitssystemen
- Neuer »DTB Tech & Data Hub« in Lissabon gegründet
- Fleetboard treibt die Digitalisierung der Logistikbranche voran
- EBIT mit 2,8 (i.V. 2,4) Mrd. € deutlich über Vorjahr

Mercedes-Benz Vans

177 – 179

- Absatz auf Rekordniveau
- V-Klasse und Sprinter treiben Wachstum
- eDrive@Vans: eVito und eSprinter
- Marktstart des neuen Sprinter
- Weltpremiere Vision URBANETIC
- Neues Sprinter Werk in den USA
- Zukunftsinitiative adVANCE in voller Fahrt
- EBIT mit 0,3 (i.V. 1,1) Mrd. € deutlich unter Vorjahr

Daimler Buses

180 – 182

- Deutliche Absatzsteigerung
- Marktführerschaft in den wichtigsten klassischen Kernmärkten mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 8t behauptet
- Positive Entwicklung des Komplettbusgeschäfts in Europa
- Neuer vollelektrischer Mercedes-Benz eCitaro
- Mercedes-Benz Citaro hybrid als »Bus of the Year 2019« ausgezeichnet
- Digitaler Service OMNIplus ON
- EBIT mit 265 (i.V. 281) Mio. € leicht unter Vorjahr

Daimler Financial Services

183 – 185

- Vertragsvolumen erneut gewachsen
- Zahl der vermittelten automobilbezogenen Versicherungen weiter gestiegen
- Neuer Name: Daimler Mobility AG
- Angebot innovativer Mobilitätsdienstleistungen ausgebaut
- Kooperation mit BMW
- Joint Venture für Premium-Ride-Hailing in China
- Flottenmanagementaktivitäten weiter ausgebaut
- Beteiligung an Gebrauchtwagenplattform heycar
- Investition in Künstliche Intelligenz
- Top-Platzierungen in Arbeitgeber-Rankings
- Toll-Collect-Einigung
- EBIT mit 1,4 (i.V. 2,0) Mrd. € deutlich unter Vorjahr

Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz Cars hat sich nach den Rekordwerten des Vorjahres trotz deutlich ungünstigerer Rahmenbedingungen insgesamt gut behauptet. Der Absatz erreichte erneut ein Rekordniveau, der Umsatz lag auf dem hohen Vorjahresniveau, und auch beim EBIT konnten wir trotz hoher Vorleistungen für unsere Produktoffensive und neue Technologien sowie einmaliger Aufwendungen ein insgesamt hohes Niveau erzielen. Unsere Modelloffensive haben wir im Berichtsjahr mit Nachdruck fortgesetzt. Wichtige Modellneuheiten waren die neue A-Klasse, die G-Klasse, der CLS sowie die modellgepflegten Fahrzeuge der C-Klasse. Darüber hinaus haben wir das erste Serienfahrzeug unserer neuen Elektromarke EQ vorgestellt. Um die Nachfrage nach unseren Fahrzeugen auch künftig schnell und flexibel bedienen zu können, wird unser globales Produktionsnetzwerk mit mehr als 30 Standorten auf vier Kontinenten zielgerichtet weiterentwickelt. Jüngstes Beispiel dafür ist die richtungsweisende Factory 56 am Standort Sindelfingen.

C.01

Mercedes-Benz Cars

	2018	2017	18/17
€-Werte in Millionen	Veränd. in %		
Umsatz	93.103	94.351 ¹	-1
EBIT	7.216	8.843 ¹	-18
Umsatzrendite (in %)	7,8	9,4 ¹	-
Sachinvestitionen	5.684	4.843	+17
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	6.962	6.642	+5
davon aktiviert	2.269	2.388	-5
Produktion	2.398.270	2.411.378	-1
Absatz	2.382.791	2.373.527	+0
Beschäftigte (31.12.)	145.436	142.666	+2

1 Die Vergleichswerte wurden aufgrund der Effekte aus der erstmalige Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst.

Absatz, Umsatz und Ergebnis weiterhin auf hohem Niveau

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars umfasst die Marken Mercedes-Benz mit den Submarken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach und Mercedes me sowie die Marke smart und die Produkt- und Technologiemarke EQ für Elektromobilität. Im Berichtsjahr hat sich das Geschäftsfeld in einem wettbewerbsintensiven Umfeld gut behauptet: Der Absatz erreichte im Jahr 2018 trotz schwieriger Rahmenbedingungen insgesamt 2.382.800 (i.V. 2.373.500) Fahrzeuge und damit ein neues Rekordniveau. Der Umsatz lag mit 93,1 Mrd. € annähernd auf dem hohen Vorjahresniveau. ↗ **C.01** Der weiterhin große Markterfolg unserer attraktiven Geländewagen sowie die E-Klasse haben wesentlich dazu beigetragen. Beim EBIT war nach dem Rekordwert im Vorjahr ein Rückgang auf 7,2 (i.V. 8,8) Mrd. € zu verzeichnen. Ausschlaggebend dafür waren verschiedene Faktoren, die im Kapitel »Ertragslage« detailliert erläutert werden.

⌚ S. 85f.

In Europa hat Mercedes-Benz Cars insgesamt 982.700 (i.V. 1.013.800) Fahrzeuge abgesetzt. Zuwachsen in den Volumenmärkten Deutschland (+1%) und Spanien (+3%) und einem gleichbleibend hohen Niveau in Frankreich standen dabei Rückgänge in Großbritannien (-7%) und Italien (-5%) gegenüber. In China war das Geschäftsfeld im Berichtsjahr weiterhin sehr erfolgreich: Dort ist der Absatz um 10% auf 677.700 Fahrzeuge gewachsen. Auch in anderen asiatischen Märkten haben wir neue Absatzrekorde erzielt – beispielsweise in Indien (+1%), Südkorea (+1%) und Thailand (+5%). In der NAFTA-Region erreichte der Absatz mit 392.600 Fahrzeugen nicht das hohe Vorjahresniveau: Rückgänge waren dort in den USA (-3%) und Kanada (-2%) zu verzeichnen, während der Absatz in Mexiko um 7% zulegte.

Mercedes-Benz erzielt achtes Rekordjahr in Folge

Mit einem Absatz von 2.252.800 Fahrzeugen (+1%) hat die Marke Mercedes-Benz das Rekordniveau aus dem Vorjahr nochmals leicht übertroffen. ↗ **C.02** Damit ist Mercedes-Benz erneut die absatzstärkste Premiummarke in der Automobilbranche. Sowohl in Deutschland und einigen europäischen Kernmärkten als auch in den USA, Südkorea, Kanada und Japan sind wir die Nummer eins im Premiumsegment. Darüber hinaus haben wir unsere Position in China nochmals signifikant verbessert.

C.02

Absatz Mercedes-Benz Cars

	2018	2017	18/17
in 1.000 Einheiten	Veränd. in %		
Mercedes-Benz	2.253	2.238	+1
davon: A-/B-Klasse	409	420	-3
C-Klasse	478	493	-3
E-Klasse	434	398	+9
S-Klasse	84	79	+6
SUVs ¹	829	823	+1
Sports Cars	19	25	-22
smart	130	136	-4
Mercedes-Benz Cars	2.383	2.374	+0
davon: Europa	983	1.014	-3
davon: Deutschland	324	320	+1
NAFTA	393	403	-3
davon: USA	327	338	-3
Asien	921	859	+7
davon: China	678	619	+10

1 Inklusive GLA



Die neue Mercedes-Benz B-Klasse betont den Sport im Sports Tourer: Sie fährt sich agiler und bietet dabei mehr Komfort und Platz.

Die Pkw der Marke Mercedes-Benz erfreuten sich im Berichtsjahr weiterhin einer ungebrochen hohen Nachfrage. Die Absatzentwicklung wurde jedoch maßgeblich von Lebenszykluseffekten bei verschiedenen Baureihen beeinflusst. Dazu zählten die Modellwechsel in der Kompaktklasse und die Modellpflege bei der volumenstarken C-Klasse. Hinzu kamen erhöhte Einfuhrzölle für in den USA produzierte Fahrzeuge im chinesischen Markt sowie Auslieferstopps bei einzelnen Dieselmodellen. Auch die Fahrzeugzertifizierung dauerte teilweise länger als üblich und wirkte sich auf die Verfügbarkeit aus.

Besonders erfolgreich waren die Modelle der E-Klasse: Insgesamt erreichte der Absatz mit 433.600 (+9%) erneut ein Rekordniveau. Auch unser attraktives Angebot an Geländewagen hat im Markt einmal mehr überzeugt. Unser Absatz im SUV-Segment stieg um 1% auf 829.200 Fahrzeuge. Maßgeblich hierfür waren wie schon im Vorjahr vor allem die GLC-Modelle sowie die große Nachfrage nach unseren SUVs in China. Beeinflusst durch den Modellwechsel verringerte sich der Absatz der C-Klasse-Modelle um 3% auf 477.700 Limousinen, T-Modelle, Coupés und Cabriolets. Auch bei der A-/B-Klasse stand das Berichtsjahr im Zeichen des Modellwechsels. Aufgrund des Erfolgs der neuen A-Klasse konnten aber einschließlich CLA und CLA Shooting Brake 409.300 (-3%) Fahrzeuge ausgeliefert werden. Sehr erfolgreich hat sich die S-Klasse im Markt behauptet. Insgesamt stieg unser Absatz in diesem Marktsegment um 6% auf 83.800 Fahrzeuge. Insbesondere unsere Luxusmarke Mercedes-Maybach hat dazu wesentlich beigetragen. Mit 77.700 abgesetzten Fahrzeugen (+7%) ist die S-Klasse Limousine weiterhin die meistverkaufte Luxuslimousine der Welt.

A- und B-Klasse setzen neue Maßstäbe

Die neue Mercedes-Benz A-Klasse, die seit Mai 2018 an Kunden ausgeliefert wird, ist so jung und dynamisch wie immer, aber so erwachsen und komfortabel wie noch nie. Sie definiert modernen Luxus in der Kompaktklasse völlig neu und revolutioniert das Design von innen. Als erstes Modell von Mercedes-Benz erhielt die neue A-Klasse das völlig neue Multimediasystem MBUX – Mercedes-Benz User Experience, das sich mit natürlicher Spracherkennung (»Hey Mercedes«) und durch Künstliche Intelligenz an den Fahrzeugbesitzer anpasst und zugleich eine neue Ära bei der Mercedes me Connectivity einlädt. Darüber

hinaus bietet die neue A-Klasse eine Reihe von Funktionen und Fahrassistenzsystemen, die bislang der Luxusklasse vorbehalten waren. So kann sie in bestimmten Fahrsituationen erstmals teilautomatisiert fahren.

Die neue Mercedes-Benz B-Klasse wurde im Oktober 2018 in Paris vorgestellt. Sie sieht dynamischer aus als der Vorgänger, fährt sich agiler und bietet dabei mehr Komfort. Ihr avantgardistisches Interieur sorgt mit dem eigenständigen Design der Instrumententafel für ein einzigartiges Raumgefühl. Wegweisend ist auch bei der B-Klasse das Multimediasystem MBUX. Dank moderner Fahrassistenzsysteme bietet die B-Klasse bei der Aktiven Sicherheit eines der höchsten Niveaus im Segment.

Mit dem Zweiliter-Dieselmotor OM 654 q sind die A- und die B-Klasse unter anderem dank des zusätzlichen Unterflur-SCR-Katalysators bereits nach der Euro-6d-Norm zertifiziert, die erst ab dem Jahr 2020 verpflichtend ist.

Bestseller neu aufgelegt: Modellpflege für die C-Klasse

Die meistverkaufte Baureihe von Mercedes-Benz, die C-Klasse, startete mit umfangreichen Optimierungen in ihr fünftes Produktionsjahr. Stilvoll überarbeitet wurden Exterieur- und Interiordesign. Ganz neu ist unter anderem das Bordnetzwerk. Der Kunde erlebt dies bei der User Experience mit einem auf Wunsch volldigitalen Instrumenten-Display und Multimediasystemen mit maßgeschneiderten Informations- und Musikangeboten. Die Assistenzsysteme sind nun auf dem Stand der S-Klasse. In der neuen C-Klasse geht eine neue Vierzylinder-Motoren generation für Benzinmotoren an den Start. Teilweise erhalten diese Modelle ein zusätzliches 48-Volt-System mit riemengetriebenem Startergenerator (EQ Boost). Dies schafft die Voraussetzungen für Zusatzfunktionen, die dazu beitragen, den Kraftstoffverbrauch weiter zu senken sowie die Agilität und darüber hinaus das Komfortverhalten zu steigern.

Der neue CLS: das Original in dritter Generation

Mit dem CLS hat Mercedes-Benz 2003 ein neues Fahrzeugsegment geschaffen, das erstmals die Eleganz und Dynamik eines Coupés mit dem Komfort und der Funktionalität einer Limousine verband. Mit der dritten Generation des CLS, die seit März 2018 an Kunden ausgeliefert wird, knüpft Mercedes-Benz stärker denn je an die Ausstrahlung und den einzigartigen Charakter des Trendsetters an. Wie bei seinen Vorgängern, steht der Charakter der dritten Generation des CLS beispielhaft für souveräne Sportlichkeit: ein hochemotionales Fahrzeug, das einen überzeugenden Langstreckenkomfort erreicht und mit seiner Technologie begeistert.

Die G-Klasse: eine Ikone erfindet sich neu

Die G-Klasse, der Luxusgeländewagen von Mercedes-Benz, gilt längst als Design-Ikone. Seit 1979 hat sie ihr Äußeres nicht wesentlich verändert. Ikonische Elemente erfüllen heute wie damals ganz bestimmte Funktionen und verleihen auch der neuen G-Klasse, die seit Mitte 2018 an Kunden ausgeliefert wird, ihr einzigartiges Aussehen. Die neue G-Klasse legt die Messlatte in allen relevanten Bereichen noch ein Stück höher – in Sachen Performance auf und abseits der Straße ebenso wie beim Komfort und bei der Telematik. Übergeordnetes Ziel der Entwicklung war es, die Qualität der Fahreigenschaften sowohl onroad als auch offroad neu zu definieren. Dieses Ziel wurde erreicht: Die neue G-Klasse ist im Gelände noch leistungsfähiger und auf der Straße deutlich agiler, dynamischer und komfortabler als ihr Vorgänger.

Mercedes-Benz GLE: SUV-Trendsetter neu durchdacht

Der neue Mercedes-Benz GLE, der im September 2018 vorgestellt wurde, steckt voller Innovationen. Eine Weltneuheit ist beispielsweise das aktive Fahrwerk E-ACTIVE BODY CONTROL auf 48-Volt-Basis. Die Fahrassistentenzsysteme machen mit dem Aktiven Stauassistenten einen weiteren Schritt. Der Innenraum ist noch größer und komfortabler, und auf Wunsch gibt es eine

dritte Sitzreihe. Das Infotainment-System verfügt über größere Bildschirme, ein vollfarbiges Head-up-Display mit einer Auflösung von 720×240 Pixeln und den MBUX-Interieur-Assistenten, der Hand- und Armbewegungen erkennen kann und den Bedienwunsch unterstützt. Das Exterieurdesign strahlt nicht nur Präsenz und Stärke aus, sondern setzt gleichzeitig einen neuen Bestwert in der Aerodynamik im SUV-Segment. Die Modelle mit Sechszylinder-Dieselmotor sind zudem bereits nach der Norm Euro 6d zertifiziert, die erst ab dem Jahr 2020 verpflichtend ist. Möglich macht dies unter anderem ein zusätzlicher Unterflur-SCR-Katalysator.

Der Mercedes unter den Elektrofahrzeugen

Bereits auf dem Pariser Autosalon 2016 hat Mercedes-Benz erstmals seine neue Produkt- und Technologiemarke für Elektromobilität präsentiert. Mitte 2019 ist es so weit: Mit dem EQC (Stromverbrauch kombiniert: 22,2 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, vorläufige Angaben)¹ soll das erste Mercedes-Benz Fahrzeug der Marke EQ auf die Straße kommen. Mit seinem nahtlosen, klaren Design und markentypischen Farbakzenten ist er Vorreiter einer avantgardistischen Elektroästhetik und vertritt zugleich die Designsprache des progressiven Luxus. In puncto Qualität, Sicherheit und Komfort ist der EQC der Mercedes-Benz unter den Elektrofahrzeugen und überzeugt in der Summe seiner Eigenschaften. Hinzu kommt die hohe Fahrdynamik dank zweier Elektromotoren an Vorder- und Hinterachse mit zusammen 300 kW Leistung. Dank einer ausgeklügelten Betriebsstrategie ist eine elektrische Reichweite von bis zu 450 km nach NEFZ (vorläufige Angaben) möglich. Mit Mercedes me bietet EQ umfassende Services und macht Elektromobilität bequem und alltagstauglich. Insgesamt ist der EQC Sinnbild für die Zukunft der Mobilität bei Daimler. Die Serienproduktion des EQC soll 2019 im Mercedes-Benz Werk Bremen starten. Die Vorbereitungen dafür laufen bereits auf Hochtouren. Der neue EQC wird als rein elektrisches Fahrzeug in die laufende Serienfertigung integriert.





Der neue Mercedes-Benz CLS kombiniert einzigartiges Design mit einem luxuriösen Interieur sowie einer umfangreichen Serienausstattung.

Der EQC ist Teil einer umfassenden Elektrooffensive: Allein im Pkw-Segment beabsichtigt Daimler mehr als zehn reine Elektrofahrzeuge einzuführen. Darüber hinaus bietet die Marke EQ ein umfassendes elektromobiles Ökosystem aus Produkten, Dienstleistungen, Technologien und Innovationen. ☰ S. 14 ff.

Marktstart für weltweit erstes Elektrofahrzeug mit Brennstoffzelle und Plug-in-Hybrid-Technologie

Zur Elektrooffensive von Mercedes-Benz gehört auch der GLC F-CELL (Wasserstoffverbrauch kombiniert: 0,34 kg/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km, Stromverbrauch kombiniert: 13,7 kWh/100 km)². Dieser SUV kann neben Wasserstoff auch Strom »tanken«, denn er besitzt zusätzlich zur Brennstoffzelle eine Lithium-Ionen-Batterie mit Plug-in-Hybrid-Technologie. Das intelligente Zusammenspiel zwischen Batterie und Brennstoffzelle sowie kurze Betankungszeiten machen den GLC F-CELL zu einem dynamischen, alltagstauglichen Fahrzeug für die Langstrecke. Im November 2018 wurden die ersten Fahrzeuge an ausgewählte Kunden übergeben.

Mercedes-Maybach: Perfektion verschmilzt mit Exklusivität

Mercedes-Maybach steht für höchste Exklusivität und Individualität. Die im November 2014 eingeführte Luxusmarke verbindet die Perfektion der Mercedes-Benz S-Klasse mit der Exklusivität von Maybach. Das erste Cabriolet der Marke kam, auf 300 Exemplare limitiert, im Frühjahr 2017 auf den Markt. Ausblicke auf die mögliche Zukunft der Luxusmarke gaben die beiden Konzeptfahrzeuge Vision Mercedes-Maybach 6 und Vision Mercedes-Maybach 6 Cabriolet – ein aufsehenerregendes Coupé und ein Cabriolet der Luxusklasse.

1 Angaben zum Stromverbrauch und zu den CO₂-Emissionen sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst unverbindlich ermittelt. Die Angaben zur Reichweite sind ebenfalls vorläufig und unverbindlich. Eine EG-Typgenehmigung und eine Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

2 Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen sind vorläufig und wurden vom Technischen Dienst für das Zertifizierungsverfahren nach Maßgabe des WLTP-Prüfverfahrens unverbindlich ermittelt und in NEFZ-Werte korriktiert. Die EG-Typgenehmigung und eine Konformitätsbescheinigung mit amtlichen Werten liegen noch nicht vor. Abweichungen zwischen den Angaben und den amtlichen Werten sind möglich.

Mercedes-AMG: die Performance- und Sportwagen-Marke

Das Markenversprechen »Driving Performance« vereint die beiden Kernkompetenzen von Mercedes-AMG: ein unvergleichliches Fahrerlebnis sowie die Rolle der Marke als treibende Kraft bei der Gestaltung des Performance-Segments. Die Sportwagenmarke Mercedes-AMG steigert mit nunmehr 70 Modellen die Faszination von Mercedes-Benz. Ihre dynamischen Fahrzeuge begeistern vor allem auch jüngere und sportlich orientierte Kunden für die Marke mit dem Stern. Mercedes-AMG Modelle sind sowohl technisch als auch optisch deutlich von den Serienfahrzeugen differenziert und verstärken damit die eigene, authentische Identität der Marke. Das neue AMG GT 4-Türer-Coupé ist das dritte von Mercedes-AMG in Eigenregie entwickelte Fahrzeug. Es verbindet die überzeugende Rennstreckendynamik der zweitürigen AMG GT Sportwagen mit höchster Alltagstauglichkeit und Raum für bis zu fünf Personen.

20 Jahre smart – elektrisch, urban, unkonventionell

Die Marke smart feierte im Jahr 2018 ihr 20. Jubiläum.

»Reduce to the max« war das Motto, mit dem smart im Jahr 1998 auszog, die urbane Mobilität radikal zu ändern. Heute ist die Marke auf dem besten Weg, mit rein elektrischem Antrieb die ursprüngliche Vision der Gründer umzusetzen. Passend hierzu gab Daimler im März 2018 auf dem Genfer Auto-Salon bekannt, dass die bisherigen smart electric-drive Modelle künftig unter dem Dach der Produkt- und Technologiemarke EQ vertrieben werden. Auf dem Pariser Salon im Oktober 2018 wurde das Konzeptfahrzeug »smart forease« vorgestellt. Das extrovertierte Design ohne Dach und die konsequente Ausrichtung auf Elektromobilität setzen ein Zeichen dafür, dass die elektrische Zukunft von smart äußerst attraktiv wird.

Das Angebot an Dienstleistungen rund um die Marke smart wird mit den digitalen Services »ready to« kontinuierlich erweitert. Ein Beispiel hierfür ist »smart ready to drop«: Über verschiedene Logistikkooperationspartner werden Pakete in den Kofferraum zugestellt und Retouren abgeholt. »smart ready to share« ermöglicht privates Carsharing, beispielsweise innerhalb der Familie, unter Freunden oder in kleinen Unternehmen – äußerst benutzerfreundlich und bequem per App und ohne Schlüsselübergabe. Neu hinzugekommen ist »smart ready to pack«, ein ausgereifter Algorithmus, der dem Nutzer schon während des Einkaufs sagt, ob und wie später alles in den Kofferraum seines smart passt. Seit August 2018 ist die neue smart EQ control App verfügbar. Zahlreiche Informationen zum Auto wie beispielsweise der aktuelle Ladezustand und die Steuerung von Fahrzeugfunktionen wie Vorklimatisierung sind in dieser App vereint.

Im Jahr 2018 haben wir in 40 Märkten weltweit insgesamt 130.000 Fahrzeuge der Marke smart abgesetzt.

Globales Produktionsnetzwerk – digital, flexibel, grün

Im Rahmen seiner Wachstums- und Modernisierungsstrategie entwickelt das Geschäftsfeld sein flexibles und effizientes Produktionsnetzwerk mit über 30 Standorten auf vier Kontinenten gemäß den Stichworten »digital«, »flexibel« und »grün« kontinuierlich weiter. Ein eindrucksvolles Beispiel ist die »Factory 56« im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen. Ein wesentliches Merkmal der Factory 56 ist die 360-Grad-Vernetzung über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg – von der Entwicklung und dem Design über die Lieferanten und die Produktion bis zu den Kunden. Die Montagehalle zeichnet sich durch eine besonders flexible Produktion mit modernen Industrie-4.0-Technologien aus. Außerdem wird eine moderne Arbeitswelt geschaffen, die den Mitarbeiter in den Fokus rückt und dessen individuelle

Bedürfnisse noch stärker berücksichtigt als bisher. Die Factory 56 ist die Blaupause für alle künftigen Fahrzeugmontagen von Mercedes-Benz Cars weltweit. Sie wird unter anderem durch eine Photovoltaikanlage auf dem Dach CO₂-neutral mit Energie versorgt.

Das globale Produktionsnetzwerk wird zudem konsequent auf die Elektromobilität ausgerichtet. Künftige Elektrofahrzeuge der Produkt- und Technologiemarke EQ werden in die bestehende Serienfertigung integriert und auf einem Produktionsband gemeinsam mit Fahrzeugen mit konventionellem Verbrennungsmotor beziehungsweise Hybridantrieb gefertigt. Parallel dazu wird das globale Batterie-Produktionsnetzwerk auf drei Kontinenten aufgebaut. Im Zuge der Elektrooffensive setzt Mercedes-Benz Cars nicht nur auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge, sondern führt diesen Ansatz auch in der Produktion konsequent fort: Bis zum Jahr 2022 sollen alle deutschen Mercedes-Benz Cars Werke über eine CO₂-neutrale Energieversorgung verfügen.

Präsenz in China ausgebaut

Insgesamt hat die Marke Mercedes-Benz in China im Jahr 2018 658.300 Fahrzeuge abgesetzt (+11%). China ist damit das vierte Jahr in Folge der wichtigste Einzelmarkt für Mercedes-Benz Pkw. Mehr als 70% der vor Ort verkauften Fahrzeuge stammen aus der lokalen Produktion bei der Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC), die wir zusammen mit unserem lokalen Partner BAIC betreiben. Angesichts weiterer Wachstumspotenziale haben Daimler und BAIC angekündigt, gemeinsam über 11,9 Mrd. RMB (circa 1,5 Mrd. €) in den Betrieb eines zweiten Produktionsstandortes von BBAC in Peking zu investieren. Der Ausbau der Lokalisierung wird es Daimler ermöglichen, mit lokalen Modellen, die speziell auf die Bedürfnisse der chinesischen Kunden zugeschnitten sind, darunter auch Elektrofahrzeuge der Mercedes-Benz Marke EQ, besser auf die gestiegene Marktnachfrage zu reagieren. Mit einem breiten Portfolio von derzeit bereits sieben lokal produzierten Pkw sowie Transportern wird die lokale Präsenz der Marke Mercedes-Benz in China kontinuierlich erweitert. Der vollelektrische EQC Geländewagen soll im Jahr 2019 folgen.

Best Customer Experience

Seit dem Jahr 2014 steht »Best Customer Experience« (BCE) für eine global angelegte Marketing- und Vertriebsinitiative im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars. Der Fokus liegt dabei auf der Erschließung neuer Märkte und Marktsegmente sowie der Entwicklung innovativer Produkte und Services. Ziel ist es, die Marke Mercedes-Benz für neue und auch jüngere Zielgruppen noch attraktiver zu gestalten und gleichzeitig loyale Kunden stärker an die Marke zu binden. Hierzu sollen die Vertriebsorganisation und das Marketing noch stärker auf die Kundenwünsche ausgerichtet werden, die sich im Zuge der Digitalisierung immer rascher verändern. Unsere »Customer Centricity«-Philosophie stellt den Kunden in den Mittelpunkt. Vom ersten Kontakt über Beratung und Probefahrt bis hin zu Kauf und Customer Services soll ganz individuell auf die Kunden eingegangen werden. Dazu arbeitet Mercedes-Benz mit dem Omnikanal-Ansatz. Dieser bietet den Kunden verschiedene Möglichkeiten, gemäß ihren persönlichen Präferenzen mit der Marke in Kontakt zu treten und unterschiedliche Vertriebskanäle flexibel zu nutzen. Eine Vielzahl von Vertriebsformaten sowie neue digitale Elemente und Jobprofile im Handel werden hierfür miteinander verknüpft. Sie ergänzen das physische Erlebnis der klassischen Mercedes-Benz Showrooms.



Das neue Mercedes-Benz CLA Coupé ist herausragend im Design und bietet viel automobile Intelligenz dank MBUX und Augmented Reality.

Mit der Initiative »She's Mercedes« wollen wir die Marke mit dem Stern besonders für Frauen noch attraktiver machen und den Anteil weiblicher Kunden erhöhen. Neben Community- und Inspirationsplattformen umfasst die Initiative auch Schulungen für Vertriebsmitarbeiter sowie mehr weibliches Verkaufspersonal. She's Mercedes ist seit dem Launch 2015 mittlerweile in über 60 Ländern vertreten.

Mercedes me – digitale Premium Services

Mercedes me nimmt mit Blick auf die Zukunft der Marke Mercedes-Benz eine sehr wichtige Rolle ein, denn dieses digitale Ökosystem zahlt direkt auf entscheidende Erfolgsfaktoren ein. Mercedes me ist mittlerweile in 44 Ländern live und deckt damit einen großen Teil der automobilen Welt ab. Mercedes me connect ermöglicht den Kunden, sich grundsätzlich von überall und zu jeder Zeit mit ihrem Fahrzeug zu verbinden. Die durchschnittliche Aktivierungsrate der Mercedes me connect Services für Mercedes-Benz Neufahrzeuge liegt bei über 90%. Das zeigt, dass Mercedes-Benz Fahrer den Anspruch haben, dass ihr Mercedes-Benz »connected« ist, und dass sie entsprechende digitale Dienste und Angebote erwarten. Highlights aus dem Mercedes me connect Dienstportfolio sind unter anderem der Echtzeitverkehrsservice Live Traffic Information inklusive Car-to-X, der digitale Fahrzeugschlüssel im Smartphone und die natürliche Spracherkennung »Hey Mercedes« mit Unterstützung durch Künstliche Intelligenz.

Die Dienste von Mercedes me stehen auch für unsere EQ Modelle zur Verfügung oder werden speziell für diese entwickelt: so zum Beispiel Mercedes me Charge für den Zugang zu öffent-

lichen Ladestationen in Europa. Die EQ Ready App wiederum unterstützt Autofahrer bei der Frage, ob ein Umstieg auf ein Elektroauto oder Hybridmodell für sie praktikabel wäre.

#HIGHFIVE: ein Jahr für die Geschichtsbücher

2018 war das erfolgreichste Motorsportjahr in der Geschichte der Daimler AG. In der Formel 1 gewann Mercedes-AMG Petronas Motorsport zum fünften Mal in Folge sowohl die Fahrer- als auch die Konstrukteursweltmeisterschaft. Damit hat das Team erneut seine Ausnahmestellung sowie sein technisches Know-how unter Beweis gestellt, das in der eingesetzten Hybrideinheit des Mercedes F1 W09 EQ Power gipfelt. Nach 30 Jahren in der DTM verabschiedete sich Mercedes-AMG im Jahr 2018 mit einem dreifachen Erfolg aus der Serie. Mercedes-AMG ist mit elf Fahrertiteln, sieben Herstellermeisterschaften, 14 Teamtiteln und insgesamt 190 Siegen die erfolgreichste Marke der DTM-Geschichte. Im Bereich Customer Racing blickt Mercedes-AMG Motorsport ebenfalls auf eine überaus erfolgreiche Saison 2018 zurück. Die Kundenteams absolvierten weltweit über 1.100 Rennstarts und feierten dabei zahlreiche Rennsiege und Titelerfolge. Im Dezember 2019 wird Mercedes ein neues Kapitel seiner Motorsportgeschichte aufschlagen. Mit dem Mercedes EQ Formel E Team wird die Marke in der elektrischen Motorsportserie Formel E an den Start gehen. Damit können wir die Leistungsfähigkeit unserer intelligenten batterieelektrischen Antriebe künftig auch im Motorsport demonstrieren und die Marke EQ emotional positiv belegen.

Daimler Trucks

2018 war für Daimler Trucks ein erfolgreiches Jahr. In einem überwiegend positiven Marktumfeld ist es uns gelungen, Absatz, Umsatz und Ergebnis deutlich zu steigern und neue Höchstwerte zu erreichen. In der NAFTA-Region, in Indonesien, Indien und Brasilien konnten wir unsere Verkäufe mit zweistelligen Wachstumsraten ausbauen. Auf der Nutzfahrzeug IAA präsentierten wir einen Teil unseres breiten Fahrzeugportfolios mit alternativen Antrieben: den vollelektrischen eActros, den FUSO eCanter, den elektrischen Schulbus von Thomas Built Buses und den Actros NGT mit Gasantrieb. Der neu vorgestellte Actros zeigt sich mit Active Drive Assist, Active Brake Assist 5 und der MirrorCam als Pionier beim Thema Sicherheit.

C.03

Daimler Trucks

	2018	2017	18/17
€-Werte in Millionen	Veränd. in %		
Umsatz	38.273	35.755 ¹	+7
EBIT	2.753	2.383 ¹	+16
Umsatzrendite (in %)	7,2	6,7	.
Sachinvestitionen	1.105	1.028	+7
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	1.295	1.322	-2
davon aktiviert	40	45	-11
Produktion	524.846	476.325	+10
Absatz	517.335	470.705	+10
Beschäftigte (31.12.)	82.953	79.483	+4

1 Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst.

Bestwerte bei Absatz, Umsatz und EBIT

Daimler Trucks erzielte im Geschäftsjahr 2018 einen Absatz von 517.300 Lkw (i.V. 470.700) und erreichte damit einen neuen Bestwert. Die für Daimler Trucks relevanten Märkte entwickelten sich insgesamt positiv. Wirtschaftliche Unsicherheiten in Regionen wie dem Nahen und Mittleren Osten, der Türkei und in Argentinien hatten einen negativen Effekt auf den Absatz. Der Umsatz lag mit 38,3 (i.V. 35,8) Mrd. € ebenfalls deutlich über dem Niveau des Vorjahrs. Darüber hinaus trug auch die erfolgreiche Umsetzung unseres Effizienzprogramms dazu bei, dass wir mit einem EBIT von 2,8 (i.V. 2,4) Mrd. € einen neuen Höchstwert erreicht haben.

Absatz steigt auf Höchstwert

Daimler Trucks baute den Absatz um 10% auf 517.300 Einheiten aus. In der **Region EU30** (Europäische Union, Schweiz und Norwegen) legten unsere Verkäufe mit 85.400 Lkw leicht zu. Unsere Marke Mercedes-Benz behauptete hier im Segment der mittleren und schweren Lkw weiterhin die Marktführerschaft mit einem Anteil von 20,6 (i.V. 21,0) %. Anfang September präsentierten wir den neuen Actros mit einer Reihe von Neuerungen. Das Flaggschiff von Mercedes-Benz bringt neben zahlreichen anderen Innovationen mit dem Active Drive Assist das teilautomatisierte Fahren und mit der MirrorCam einen Ersatz für die bisherigen Außenspiegel in Serie. Der Absatz in Deutschland entwickelte sich mit einem Zuwachs von 4% auf 32.900 Einheiten ebenfalls positiv.

C.04

Absatz Daimler Trucks

	2018	2017	18/17
in 1.000 Einheiten	Veränd. in %		
Gesamt	517	471	+10
EU30	85	82	+4
davon: Deutschland	33	32	+4
Großbritannien	8	9	-11
Frankreich	9	8	+13
NAFTA	190	165	+15
davon: USA	161	140	+15
Lateinamerika (ohne Mexiko)	38	31	+25
davon: Brasilien	21	13	+60
Asien	165	149	+11
davon: Japan	44	45	-2
Indonesien	64	43	+50
<i>nachrichtlich:</i>			
BFDA (Auman Trucks)	103	112	-8
Gesamt (einschließlich BFDA)	621	583	+6

Unsere Verkäufe in der Türkei waren durch die erhebliche wirtschaftliche Unsicherheit stark beeinträchtigt und lagen mit einem Jahresabsatz von 5.000 Lkw um 57% unter dem Vorjahresniveau. Dagegen steigerten wir in **Lateinamerika** unseren Absatz erneut deutlich auf 38.200 (i.V. 30.500) Lkw. Einen wesentlichen Beitrag lieferte der Absatzanstieg in unserem dortigen Hauptmarkt Brasilien. Mit 21.400 verkauften Fahrzeugen konnten wir den Absatz – von einem niedrigen Vorjahresniveau kommend – um 60% steigern. Mit unseren Lkw der Marke Mercedes-Benz konnten wir unseren Marktanteil im mittleren und schweren Segment auf 27,9 (i.V. 27,6) % ausbauen. Damit waren wir Marktführer in Brasilien. Die Verkäufe in Argentinien entwickelten sich im Berichtsjahr rückläufig auf 3.500 (i.V. 5.600) Einheiten.



Daimler Trucks: Mit sechs Marken weltweit gut aufgestellt – Freightliner, Western Star, Mercedes-Benz, FUSO, BharatBenz und Thomas Built Buses (v.l.n.r.).

Einen wesentlichen Beitrag zu unserem Wachstum lieferte die weiterhin sehr positive Absatzentwicklung in der **NAFTA-Region**. Mit 189.700 (i.V. 165.000) verkauften Einheiten konnten wir unseren Absatz erneut deutlich steigern. In den Klassen 6–8 blieben wir mit einem Marktanteil von 38,4 (i.V. 39,8)% Marktführer. Von unserem neuen Freightliner Cascadia, dem Flaggschiff im nordamerikanischen Markt, wurden bereits 83.200 Lkw ausgeliefert. Seit Anfang des Jahres 2018 wird der mittelschwere Motor DD8 in Detroit produziert. Mit der Einführung dieses Motors setzen wir unsere globale Plattformstrategie beim Antriebsstrang konsequent fort. Das Aggregat kommt auch im neuen Freightliner Econic SD zum Einsatz. Der Spezial-Lkw für kommunale Anwendungen, der in Europa überwiegend bei Entsorgungsunternehmen eingesetzt wird, ist seit April 2018 auch für den nordamerikanischen Markt verfügbar.

In **Asien** steigerten wir den Absatz um 11% auf 164.700 Lkw. In Japan lagen unsere Verkäufe bei 44.000 (i.V. 44.800) Lkw. Unsere Marke FUSO erreichte im japanischen Lkw-Gesamtmarkt einen Marktanteil von 19,3 (i.V. 19,6)%. In Indonesien steigerten wir den Absatz auf 64.200 (i.V. 42.700) Lkw; das waren 50% mehr als im Vorjahreszeitraum. Im Nahen und Mittleren Osten lagen unsere Verkäufe mit 9.700 (i.V. 23.600) Lkw im Berichtsjahr deutlich unter dem hohen Vorjahresniveau. In Indien belebte die deutliche Erholung der Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw unseres Absatz. Mit 22.500 (i.V. 16.700) Lkw setzten wir deutlich mehr Lkw als im Vorjahr ab. Unser Marktanteil mit der Marke BharatBenz betrug 7,0 (i.V. 9,1)%. Mit der Produktion des 100.000sten Fahrzeugs am Standort Chennai haben wir im September 2018 einen Meilenstein erreicht. Seit Beginn der Produktion im Jahr 2013 haben wir Fahrzeuge aus Chennai in mehr als 60 Märkte weltweit exportiert.

Präsenz im chinesischen Markt

Die Daimler AG hält im weltweit größten Lkw-Markt China einen Anteil von 50% an der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. (BFDA). Das Joint Venture mit Beiqi Foton Motor Co. Ltd. produziert seit dem Jahr 2012 mittelschwere und schwere Lkw der Marke Auman. Der Absatz der Auman Lkw lag mit 103.400 (i.V. 112.400) Einheiten unter dem hohen Vorjahreswert, der abgesehen von der günstigen Konjunkturentwicklung vor allem von regulatorischen Maßnahmen zur Erneuerung des Fahrzeugbestands beeinflusst war. Seit dem Start der Kooperation wurden 596.700 Auman Lkw abgesetzt.



Elektrisierend: Der Freightliner eCascadia ist ab 2019 bei ersten Kunden in Nordamerika im Einsatz.

Erweiterung unseres umfassenden Elektroportfolios

Im Rahmen der Capital Market & Technology Days in Portland haben wir zwei neue elektrische Lkw für den nordamerikanischen Markt vorgestellt: den Freightliner eCascadia als schweren vollelektrischen Truck für den Fernverkehr und den Freightliner eM2 106 als vollelektrische Variante für das mittelschwere Segment. Der eCascadia basiert auf unserem im nordamerikanischen Markt erfolgreichen Cascadia für schwere Transporte. Der Freightliner eM2 106 kommt im lokalen Verteilerverkehr von Lebensmitteln sowie im Zustellverkehr zum Einsatz. Im Dezember 2018 wurde der erste Freightliner eM2 an den Kunden Penske Truck Leasing Corp. übergeben. Damit testet Daimler Trucks Elektro-Lkw in allen drei Segmenten der leichten, mittleren und schweren Lkw zusammen mit ersten Kunden. Gemeinsam mit dem elektrischen Schulbus Saf-T-Liner C2 von Thomas Built Buses haben wir in Nordamerika damit eine umfangreiche Modellpalette an elektrischen Nutzfahrzeugen vorgestellt.

Mercedes-Benz hatte schon im Jahr 2016 einen vollelektrischen schweren Lkw für den Verteilerverkehr präsentiert. Im vergangenen Jahr wurden erste Fahrzeuge der Innovationsflotte des Mercedes-Benz eActros in Kundenhand übergeben. Die ersten Kunden Hermes, EDEKA, Transportbeton und Meyer-Logistik stammen aus unterschiedlichen Branchen und setzen zum Test der Alltagstauglichkeit jeweils einen auf dem Serien-Lkw basierendem 18- oder 25-Tonner im Alltagsbetrieb ein. Das Bundesumweltministerium sowie das Bundesministerium für

Wirtschaft und Energie fördern die Entwicklung und Erprobung der schweren Elektro-Lkw im Verteilerverkehr im Rahmen des Projekts »Concept Elektro-Lkw im schweren Verteilerverkehr – Concept-ELV²«. Alternativ zu den Elektro-Lkw bietet Mercedes-Benz Trucks auch Lkw mit Gasantrieb an. Neben dem Entsorgungs- und Verteiler-Lkw Econic wird seit dem Berichtsjahr nun auch der neue Actros NGT mit Gasantrieb und Wandler-Automatikgetriebe angeboten und kann bestellt werden. Unser erster vollelektrischer Leicht-Lkw FUSO eCanter wurde bereits im Jahr 2017 in Tokio, New York und Berlin eingeführt. Seit dem Jahr 2018 ist der FUSO eCanter mit zusätzlichen Fahrzeugübergaben an weitere Logistikdienstleister und Kommunen in Berlin, London, Amsterdam und Lissabon nun inzwischen in sechs Metropolen weltweit im Praxiseinsatz. Der lokal emissionsfreie und nahezu geräuschlose Lkw wird für die Märkte in Europa und die USA in Tramagal, Portugal, in Serie produziert. Die Lkw für den japanischen Markt werden im Mitsubishi Fuso Werk in Kawasaki gefertigt. Für das schwere Segment hatte unsere Marke FUSO bereits im Jahr 2017 den vollelektrischen Lkw FUSO Vision One vorgestellt.

Im Juni 2018 wurde die globale **E-Mobility Group** Daimler Trucks & Buses gegründet. Sie definiert künftig marken- und spartenübergreifend die Strategie für unsere Elektrokomponenten sowie komplette Elektrofahrzeuge und erarbeitet eine weltweit einheitliche Architektur. Auf der IAA Nutzfahrzeuge haben wir die Zusammenarbeit mit dem kalifornischen Unternehmen **Proterra Inc.** bekannt gegeben. In den USA ist Proterra führend im Geschäft mit elektrischen Nahverkehrsbussen. Im Zusammenhang mit der Beteiligung an Proterra wurde vereinbart, die Elektrifizierung ausgewählter schwerer Nutzfahrzeuge von Daimler gemeinsam zu untersuchen. Als erstes Kooperationsprojekt arbeiten wir an möglichen Synergien bei der Elektrifizierung von Schulbussen der Daimler Marke Thomas Built Buses und der Option, die bereits bewährte Batterietechnologie und den Antriebsstrang von Proterra auf den nordamerikanischen Schulbusmarkt zu übertragen.

Neuer Actros mit innovativen Sicherheitssystemen

Anfang September fand die Weltpremiere des neuen Actros in Berlin statt. Das neue Mercedes-Benz Flaggschiff ist mit zahlreichen Innovationen ausgestattet. Mit dem Active Drive Assist bringen wir das teilautomatisierte Fahren in Serie. Das System kann den Fahrer beim Bremsen, Gasgeben und Lenken unterstützen. Während die Verantwortung für die Überwachung des Verkehrsgeschehens weiterhin beim Fahrer liegt, entlastet ihn das System deutlich und leistet einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit auf der Straße. Der verbesserte Active Brake Assist trägt dazu bei, den Raum vor dem Fahrzeug noch besser überwachen und auf Personen reagieren zu können.

Der Bremsassistent der fünften Generation unterstützt den Fahrer mithilfe einer Kombination aus Radar- und Kamerasystem, wenn ein Auffahrungsfall oder eine Kollision mit einem Fußgänger oder Radfahrer droht, und leitet im Bedarfsfall eine automatische Vollbremsung ein. Auch der seit 2016 für schwere Lkw von Mercedes-Benz erhältliche Abbiegeassistent, der neben der Zugmaschine auch den Anhänger oder Auflieger überwacht, hilft bei der Erkennung und Vermeidung von Kollisionen. Befindet sich eine Person oder ein Objekt in der Überwachungszone, wird der Fahrer optisch und bei Kollisionsgefahr zusätzlich akustisch gewarnt. Auch äußerlich unterscheidet sich der neue Actros von seinem Vorgänger. Haupt- und Weitwinkelspiegel wurden beim neuen Actros durch die serienmäßige MirrorCam ersetzt. Zwei am Fahrzeug außen angebrachte Kameras und zwei Bildschirme im Fahrerhaus bieten neben einer verbesserten Aerodynamik auch eine stark verbesserte Rundumsicht. Der neue Actros verfügt über einen digitalen Fahrerarbeitsplatz mit hohem Bedien- und Anzeigenkomfort. Zwei interaktive Bildschirme dienen dabei serienmäßig als zentrale Informationsquelle. Neben fahrerrelevanten Basisinformationen werden auch Assistenzsysteme visualisiert. Die Einbindung von Smartphones ist dabei selbstverständlich. Das Truck Data Center verbindet den Lkw permanent mit der Cloud und ist Basis für alle Konnektivitätslösungen, die bei der Erfüllung von Transportaufgaben helfen. Die Echtzeitkontrolle des Lkw über die vernetzten Dienste von Fleetboard und das präventive Serviceprodukt Mercedes-Benz Uptime bieten dem Betreiber des Lkw zusätzlichen Mehrwert, unter anderem durch eine vorausschauende Wartung und geringere Standzeiten.



Schöne Aussichten: Im neuen Mercedes-Benz Actros profitiert der Fahrer vom neuen, intuitiv bedienbaren Multimedia-Cockpit im Fahrerhaus.

Kundennähe bei automatisiertem und vernetztem Fahren

Unsere Aktivitäten für automatisierte Lkw und Busse haben wir weiter ausgebaut und ein Forschungs- und Entwicklungszentrum für automatisiertes Fahren in Portland, Oregon, gegründet. Der Innovationsstandort arbeitet eng mit bereits bestehenden Entwicklungsfunktionen in Stuttgart und Indien zusammen. In Brasilien konfigurierte Mercedes-Benz do Brasil im Rahmen einer Entwicklungspartnerschaft mit einem lokalen Agrartechnikhersteller 18 Mercedes-Benz Axor, die in der Zuckerrohrernte mit automatisiertem Fahren zum Einsatz kommen. Sowohl zum Ausbau der Expertise in den neuen Technologien, als auch um globale Tech-Initiativen bereitzustellen und zu unterstützen, wurde der neue »Daimler Trucks and Buses Tech & Data Hub« in Lissabon gegründet. Der Tech & Data Hub soll Talente aus verschiedenen Technologiebereichen akquirieren und sich auf neue Technologien und digitale Services für die Nutzfahrzeugindustrie fokussieren. Im brasilianischen Werk São Bernardo do Campo wurden im Jahr 2018 eine für Daimler Trucks komplett neuartige Lkw-Montagelinie für leichte bis schwere Lkw sowie die zugehörige Teilelogistik in Betrieb genommen. Auf dem Werksgelände in Iracemápolis eröffneten wir zudem ein rund 1,3 Millionen Quadratmeter großes neues Lkw- und Bus-Testzentrum, mit dem künftig Fahrzeuge auf unterschiedlichsten Straßenprofilen getestet werden können.

Fleetboard treibt die Digitalisierung der

Logistikbranche voran

Auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover präsentierte Fleetboard die neue Fleetboard-Kundenoberfläche. Für Spediteure werden mit der neuen, intuitiv bedienbaren webbasierten Oberfläche alle Daten aus den jeweils gebuchten Fleetboard-Diensten übersichtlich vereint. Flottenmanager und Disponenten können komplexe Informationen maßgeschneidert zusammenstellen und werden dabei unterstützt, Verbesserungspotenziale zu identifizieren. Über Push-Meldungen zeigt das System proaktiv an, wenn Handlungsbedarf, wie beispielsweise eine Routenanpassung, besteht. Auch im Lkw wurde die digitale Schnittstelle weiterentwickelt. Fahrzeuge mit dem neuen interaktiven Multi-media-Cockpit können mit dem Mercedes-Benz Truck App Portal verbunden und auf diese Weise mit effizienzsteigernden Apps ausgestattet werden. Das Mercedes-Benz Truck App Portal bietet eine offene Plattform, auf der Kunden und Partner eigene Apps installieren können. Eine App, die im Portal verfügbar sein wird, ist der »Fleetboard Driver«. Zusätzlich ist sie auch im Apple App Store und im Google Play Store für die Smartphone-Nutzung verfügbar. »Fleetboard Driver« informiert den Lkw-Fahrer in Echtzeit über relevante Daten zu seinem Fahrzeug wie Kilometerstand und Tankanzeige. Zudem erhält er den direkten Einblick in seine Lenk- und Ruhezeiten sowie Informationen über Optimierungspotenziale bezogen auf seine aktuelle Fahrweise.



Seit der Markteinführung im Jahr 2000 sorgt Fleetboard dafür, dass Menschen und Trucks gut vernetzt sind.

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans setzte im Jahr 2018 den Wachstumskurs fort und erzielte einen neuen Absatzrekord, während der Umsatz leicht stieg. Wachstumstreiber waren vor allem die USA, China und Lateinamerika. Und auch in Deutschland erzielten wir einen neuen Bestwert beim Absatz. Mit der Einführung des neuen Sprinter und der vollen Verfügbarkeit der X-Klasse im Pickup-Segment setzen wir unsere Wachstumsoffensive »Mercedes-Benz Vans goes global« konsequent fort. Darüber hinaus wandeln wir uns mit der Zukunftsinitiative »adVANce« konsequent vom Fahrzeughersteller zum Anbieter ganzheitlicher Transport- und Mobilitätslösungen für den Güter- und Personenverkehr. Das EBIT lag deutlich unter dem hohen Vorjahreswert.

Neuer Bestwert beim Absatz

Mercedes-Benz Vans erzielte im Geschäftsjahr 2018 einen weiteren Absatzrekord; mit 421.400 Einheiten wurde der Vorjahreswert um 5% übertrafen. Auch der Umsatz lag mit 13,6 (i. V. 13,2) Mrd. € über dem Vorjahresniveau. Das EBIT erreichte 312 Mio. € und blieb damit wie erwartet deutlich unter dem hohen Niveau des Vorjahrs.

Wachstumskurs fortgesetzt

Mercedes-Benz Vans war mit seinen Produkten auch im abgelaufenen Geschäftsjahr 2018 sehr erfolgreich. Während wir uns mit den Modellen Sprinter, Vito und Citan hauptsächlich an gewerbliche Kunden richten, steht bei der V-Klasse die private Nutzung im Vordergrund. Mit der X-Klasse adressieren wir unterschiedlichste Kunden im privaten wie gewerblichen Bereich.

In der Region EU30, unserer Kernregion, lag der Absatz mit 278.300 (i. V. 273.300) Einheiten leicht über dem Vorjahresniveau. Dabei erzielten wir in Deutschland mit 107.300 (i. V. 105.800) Einheiten einen neuen Bestwert. In der NAFTA-Region befindet sich Mercedes-Benz Vans weiterhin auf Wachstumskurs. Der Absatz legte deutlich um 13% auf 50.900 Einheiten zu. Dabei erreichten wir in den USA mit 38.700 (i. V. 34.200) Fahrzeugen ebenfalls einen neuen Höchstwert. Auch in Lateinamerika waren die Transporter von Mercedes-Benz Vans sehr gefragt: Hier stieg der Absatz trotz der schwierigen Situation in Argentinien um 14% auf 18.700 Einheiten. In China setzte Mercedes-Benz Vans im Jahr 2018 seinen Erfolgskurs fort: Mit einem deutlichen Plus von 22% auf 29.100 Transporter haben wir dort ebenfalls einen neuen Bestwert erzielt. Das ist vor allem auf den Erfolg des Vito und der V-Klasse zurückzuführen.

Weltweit lag der Absatz des Sprinter mit 206.300 (i. V. 200.500) Einheiten leicht über dem Vorjahr. Im Midsize-Segment bewegte sich der Absatz im Geschäftsjahr 2018 mit insgesamt 172.200 Einheiten auf dem Vorjahresniveau. Dabei lagen die Verkäufe des Vito mit 108.300 (i. V. 111.800) Fahrzeugen leicht unter Vorjahr. Die Großraumlimousine V-Klasse übertraf mit 63.900 abgesetzten Einheiten das Vorjahresvolumen um 8%. Der Absatz des Mercedes-Benz Citan erreichte 26.300 (i. V. 26.100) Fahrzeuge. Von der X-Klasse, die Ende 2017 in den Markt eingeführt wurde, setzten wir im Berichtsjahr 16.700 (i. V. 3.300) Fahrzeuge ab.

C.05

Mercedes-Benz Vans

	2018	2017	18/17
€-Werte in Millionen	Veränd. in %		
Umsatz	13.626	13.161 ¹	+4
EBIT	312	1.147 ¹	-73
Umsatzrendite (in %)	2,3	8,7 ¹	-
Sachinvestitionen	468	710	-34
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	666	565	+18
davon aktiviert	176	310	-43
Produktion	440.314	405.129	+9
Absatz	421.401	401.025	+5
Beschäftigte (31.12.)	26.210	25.255	+4

1 Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst.

C.06

Absatz Mercedes-Benz Vans

	2018	2017	18/17
	Veränd. in %		
Gesamt	421.401	401.025	+5
EU30	278.269	273.297	+2
davon: Deutschland	107.267	105.781	+1
NAFTA	50.851	44.815	+13
davon: USA	38.741	34.158	+13
Lateinamerika (ohne Mexiko)	18.735	16.378	+14
Asien	38.779	33.641	+15
davon: China	29.068	23.801	+22
Übrige Märkte	34.767	32.894	+6

Weltpremiere des neuen Sprinter

Im Februar 2018 feierte der neue Mercedes-Benz Sprinter seine Weltpremiere und läuft seit Anfang März in den Werken Düsseldorf und Ludwigsfelde vom Band. Die Markteinführung in Europa erfolgte im Juni, die weiteren Märkte folgen sukzessive. Mit der Werkseröffnung in North Charleston und dem dortigen Produktionsstart des neuen Sprinter haben wir im September unser Produktionsnetzwerk erweitert. Insgesamt wurden in den vergangenen Jahren weltweit rund 2,5 Mrd. € in die Entwicklung, das weltweite Produktionsnetzwerk sowie Vertrieb und Aftersales des Sprinter investiert.

Als erste vernetzte Gesamtsystemlösung von Mercedes-Benz Vans verkörpert die dritte Generation des Sprinter die Entwicklung der Sparte vom reinen Fahrzeugherrsteller zum Anbieter von ganzheitlichen Transport- und Mobilitätslösungen. Mit neuen Konnektivitätsdiensten, Elektroantrieb und individuellen Hardwaredlösungen für den Laderaum soll der große Transporter das Geschäft der Kunden in einer vernetzten Welt künftig deutlich effizienter machen. Seit der Markteinführung des Sprinter im Juni 2018 stehen gewerblichen Kunden im neuen Sprinter die ersten Flottenangebote von Mercedes PRO zur Verfügung, dem Serviceangebot von Mercedes-Benz Vans für Dienstleistungen und digitale Lösungen mit insgesamt acht Mehrwertpaketen mit 18 Diensten. Die technische Basis bildet ein in allen Sprinter-Varianten serienmäßig verbautes Kommunikationsmodul.

Investitionen in das Sprinter-Produktionsnetzwerk

In Vorbereitung auf die neue Sprinter-Generation tätigte Mercedes-Benz Vans signifikante Investitionen in sein Produktionsnetzwerk mit Schwerpunkt in den USA und in Deutschland. Im September wurde nach rund zweijähriger Bauzeit unser neues Werk in North Charleston im US-Bundesstaat South Carolina eröffnet. Mercedes-Benz Vans hat aufgrund des erwarteten hohen Marktpotenzials für den Sprinter in Nordamerika

rund 500 Mio. US-\$ in sein neues Werk mit eigenem Karosseriebau, Lackierung und Endmontage investiert. Mit dem hochmodernen Produktionsstandort direkt vor Ort können wir unsere Kunden in Nordamerika künftig noch schneller und flexibler beliefern und so das dynamische Marktpotenzial besser ausschöpfen. Das macht das neue Werk zu einem zentralen Baustein der Wachstumsstrategie »Mercedes-Benz Vans goes global«.

Neben der Investition in den neuen Standort North Charleston flossen insgesamt rund 450 Mio. € in das Leitwerk der weltweiten Sprinter-Produktion in Düsseldorf sowie in das Sprinter-Werk im brandenburgischen Ludwigsfelde. In den argentinischen Standort González Catán bei Buenos Aires investierte Mercedes-Benz Vans rund 150 Mio. US-\$ für den Sprinter.

Zahlreiche Großaufträge verbucht

Im ersten Quartal 2018 gaben Mercedes-Benz Vans und der Caravan- und Reisemobilhersteller Hymer eine umfassende Lieferbeziehung bekannt. Dazu wurde ein Vertrag über die jährliche Lieferung einer vierstelligen Zahl des Sprinter abgeschlossen. Damit wird Hymer perspektivisch der größte Kunde des neuen Sprinter im Reisemobilsektor.

Anlässlich der Werkseröffnung in den USA hat Mercedes-Benz Vans angekündigt, in North Charleston Sprinter für das Amazon-Programm »Delivery Service Partner« zu produzieren. Im Rahmen dieses Programms können Kleinunternehmer maßgeschneiderte Lieferfahrzeuge und spezielle Leasingverträge zu attraktiven Konditionen erhalten. Der erste Sprinter aus dem neuen Werk ging an einen Teilnehmer des Programms. Im Rahmen der neuen Partnerschaft möchte Amazon die Lieferflotte in den USA um 20.000 Sprinter von Mercedes-Benz erhöhen. Damit hat der Online-Händler den größten jemals geschlossenen Einzelauftrag bei Mercedes-Benz Vans platziert.





Mehr als 1.700 verschiedene Varianten und umfassende Konnektivität machen den neuen Mercedes-Benz Sprinter zum perfekten Fahrzeug für die unterschiedlichsten Transportbedürfnisse und Branchen.

Zukunftsinitiative »adVANCE« in voller Fahrt

Mit seiner Zukunftsinitiative adVANCE wandelt sich Mercedes-Benz Vans vom Hersteller weltweit erfolgreicher Transporter zum Anbieter ganzheitlicher Systemlösungen für den Transport von Waren und die Beförderung von Personen und ist damit Pionier der Branche. adVANCE bündelt Aktivitäten in unterschiedlichen Bereichen und besteht heute aus sechs Innovationsfeldern: digital@Vans, solutions@Vans, rental@Vans, sharing@Vans, eDrive@Vans und autonomous@Vans. Durch einen kundenorientierten Co-Creation-Prozess binden wir unsere Kunden früh in den Entwicklungsprozess ein. Wir verfolgen damit das Ziel, durch die Kombination unserer sechs Innovationsfelder neue Geschäftsmodelle und maßgeschneiderte Lösungen angepasst an die jeweiligen Branchen unserer Kunden zu entwickeln. Und auch beim Thema eDrive@Vans geht Mercedes-Benz Vans einen neuen Weg: Bei der Bewertung verschiedener Antriebsoptionen spielt der jeweilige Einsatzzweck die entscheidende Rolle. Batterieelektrischer Antrieb oder klassischer Verbrenner werden ausschließlich danach ausgewählt, ob sie für einen definierten Anwendungsfall die optimalen Voraussetzungen bieten. Mittelfristig soll das Antriebsportfolio durch die Brennstoffzelle ergänzt werden. Um möglichst vielen Transportanforderungen gerecht zu werden und verschiedensten Branchen den Einstieg in die lokal emissionsfreie Elektromobilität zu ermöglichen, steht nach dem eVito mit dem eSprinter unser zweites Modell mit batterieelektrischem Antrieb bereits in den Startlöchern. Die Marktpremiere des eSprinter folgt im Laufe des Jahres 2019. Mit der Brennstoffzelle ergänzt Mercedes-Benz Vans künftig die eDrive@VANs-Strategie. Der Concept Sprinter F-CELL zeigt am Beispiel eines teilintegrierten Reisemobils die gesamte Bandbreite der charakteristischen Vorteile einer Brennstoffzelle von einer hohen Reichweite bis zur lokal emissionsfreien Mobilität. Der Concept Sprinter F-CELL verbindet Brennstoffzellen- und Batterietechnik zu einem Plug-in-Hybrid. Zur eDrive@VANs-Strategie gehört jedoch nicht nur die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, sondern auch die Gestaltung einer Gesamtsystemlösung für den jeweiligen Fuhrpark. Dazu zählen beispielsweise die Beratung bei der Auswahl des Fahrzeugs, die Unterstützung mit Tools wie der »eVAN Ready App« oder die ganzheitliche Betrachtung der Total Cost of Ownership.

Daimler ist mit Mercedes-Benz Vans Teil des Bundesmodellprojekts zur Elektromobilität »ZUKUNFT.DE«, dies steht für: »Zustellverkehre kundenfreundlich, nachhaltig, flexibel und transparent. Durch Emissionsfreiheit«. Es beinhaltet die Elektrifizierung der Paketauslieferung auf der sogenannten »letzten Meile« in urbanen Räumen. Wir sind einer der elf Projektpartner, die mit weiteren fünf assoziierten Partnern in diesem großen Verbundprojekt, das wissenschaftlich begleitet und vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unterstützt wird, bis Ende 2020 eng kooperieren.

Mit dem Vision URBANETIC präsentiert Mercedes-Benz Vans unter autonomous@Vans ein revolutionäres Mobilitätskonzept, das weit über bisherige Ideen rund um autonome Fahrzeuge hinausgeht. Der Vision URBANETIC hebt die Trennung von Personbeförderung und Gütertransport auf und soll eine bedarfsgerechte, nachhaltige und effiziente Beförderung von Personen und Gütern ermöglichen. Als Teil einer holistischen Systemlösung greift der Vision URBANETIC die urbanen Herausforderungen der Zukunft auf und bietet innovative Lösungen an. Das visionäre Konzept basiert auf einem autonom fahrenden, elektrisch betriebenen Chassis, das unterschiedliche Wechselaufbauten für die Personbeförderung oder den Gütertransport tragen kann.

Im Jahr 2017 haben das US-amerikanische Start-up-Unternehmen Via und Mercedes-Benz Vans das gemeinsame Joint Venture ViaVan gegründet. ViaVan ist mit seinen Ridesharing-Services Bestandteil von sharing@Vans. Dank einer innovativen Technologie, die es ermöglicht, individuelle Fahrten verschiedener Kunden durch einen intelligenten Algorithmus in einem Fahrzeug zu bündeln, werden ohne langwierige Umwege und Verzögerungen Passagiere mit ähnlichem oder gleichem Reisziel gemeinsam befördert. Im März 2018 startete der App-basierte On-Demand-Ridesharing-Service in Amsterdam. Im weiteren Jahresverlauf wurde ViaVan erfolgreich in London eingeführt, und im September folgte der erfolgreiche Start der Aktivitäten in Berlin, hier in Zusammenarbeit mit den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG). Erstmals soll der Service auch zur Optimierung des Individualverkehrs eines Unternehmens beitragen: Hierzu wurde ViaVan im Berichtsjahr am BASF-Standort Ludwigshafen eingeführt.

Daimler Buses

Die Geschäftsentwicklung bei Daimler Buses war im Jahr 2018 geprägt von Wirtschaftskrisen in wichtigen ertragsstarken Märkten und der damit verbundenen nachlassenden Nachfrage nach Bussen. Die Ergebniserwartung musste im Jahresverlauf entsprechend nach unten korrigiert werden; das EBIT des Geschäftsfelds ging gegenüber dem Vorjahr leicht zurück. Bedingt durch die sich langsam erholende brasilianische Wirtschaft, eine erfreulich hohe Nachfrage in der Region EU30 und das Wachstum in Indien lag der weltweite Absatz von Daimler Buses im Berichtsjahr dennoch deutlich über dem Vorjahresniveau. Als Marktführer in seinen wichtigsten klassischen Kernmärkten konzentriert sich Daimler Buses auf innovative und zukunftsweisende Stadt- und Reisebusse. Mit neuen Produkten, wie dem eCitaro und digitalen Services, einem Zukunftspaket für unser Produktionsnetzwerk und der Umsetzung der CASE-Strategie hat sich Daimler Buses 2018 einmal mehr zukunftsorientiert aufgestellt.

C.07

Daimler Buses

	2018	2017	18/17 Veränd. in %
€-Werte in Millionen			
Umsatz	4.529	4.524 ¹	+0
EBIT	265	281 ¹	-6
Umsatzrendite (in %)	5,9	6,2 ¹	-
Sachinvestitionen	144	94	+53
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	199	194	+3
davon aktiviert	41	30	+37
Produktion	31.233	28.518	+10
Absatz	30.888	28.676	+8
Beschäftigte (31.12.)	18.770	18.292	+3

1 Die Werte wurden aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst.

Absatz deutlich über Vorjahresniveau

Daimler Buses hat im Geschäftsjahr 2018 weltweit 30.900 (i. V. 28.700) Busse und Fahrgestelle abgesetzt. Der deutliche Anstieg war insbesondere auf die sich langsam erholende brasilianische Wirtschaft, auf eine erfreulich hohe Nachfrage in unserem wichtigen Markt EU30 und das Wachstum in Indien zurückzuführen. Die marktbedingten Nachfragerückgänge in den ertragsstarken Regionen Argentinien und Türkei wirkten sich negativ auf den Absatz aus. Das Geschäftsfeld konnte die Marktführerschaft in seinen wichtigsten klassischen Kernmärkten EU30, Brasilien, Argentinien und Mexiko behaupten. Während der Umsatz mit 4,5 (i. V. 4,5) Mrd. € auf Vorjahresniveau lag, ging das EBIT leicht auf 265 (i. V. 281) Mio. € zurück.

Unterschiedliche Geschäftsentwicklung in den Kernregionen

In der Region EU30 bietet Daimler Buses mit den Marken Mercedes-Benz und Setra die gesamte Produktpalette von Stadt-, Überland- und Reisebussen sowie Fahrgestelle an. Vor dem Hintergrund einer anhaltend hohen Nachfrage in unserem Komplettbusgeschäft lag der Absatz in dieser Region mit 9.300 (i. V. 8.700) Fahrzeugen deutlich über dem bereits hohen Niveau des Vorjahrs. Mit einem Marktanteil von 29,0 (i. V. 28,4) % hat Daimler Buses seine führende Marktposition in der Region EU30 ausgebaut. In Deutschland lag der Absatz mit 2.900 Einheiten um 5 % unter dem Vorjahresniveau. Bedingt durch die weiterhin schwierige Situation blieben wir in der Türkei mit 300 (i. V. 400) Einheiten deutlich unter dem Niveau des Vorjahrs. In Lateinamerika (ohne Mexiko) hat sich die Situation aufgrund des sich schrittweise erholenden Marktes in Brasilien verbessert; allerdings ergaben sich Belastungen aus dem starken Marktrückgang in Argentinien. Der Absatz von Fahrgestellen der Marke Mercedes-Benz stieg in Brasilien um 22 % auf 8.800 Einheiten. Hier konnten wir mit einem Marktanteil von 51,6 (i. V. 52,5) % unsere führende Marktposition halten. In Indien setzten wir unseren Wachstumskurs fort und steigerten unser Absatzvolumen auf 1.600 (i. V. 900) Einheiten. In Mexiko lag der Absatz mit 3.200 (i. V. 3.400) Einheiten deutlich unter dem Vorjahresniveau.

C.08

Absatz Daimler Buses

	2018	2017	18/17 Veränd. in %
Gesamt	30.888	28.676	+8
EU30	9.284	8.687	+7
davon: Deutschland	2.902	3.057	-5
Lateinamerika (ohne Mexiko)	13.681	12.740	+7
davon: Brasilien	8.778	7.201	+22
Mexiko	3.236	3.440	-6
Asien	3.172	2.348	+35
Übrige Märkte	1.515	1.461	+4



E-Mobilität in Serienreife: Der Mercedes-Benz eCitaro ist nicht nur ein Stadtbus, er ist Teil eines eMobility-Gesamtsystems von Daimler Buses.

Neuer vollelektrischer Mercedes-Benz eCitaro als wichtiger Baustein für lokal emissionsfreies Fahren in urbanen Räumen

Mit dem neuen, vollelektrisch angetriebenen Mercedes-Benz eCitaro, der auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover seine Weltpremiere feierte, haben wir einen wichtigen Baustein für einen umweltschonenden Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit emissionsarmen und lokal emissionsfreien Bussen in unserem Portfolio. Die Energieversorgung erfolgt über Lithium-Ionen-Batterien. Mit seiner Ladetechnik passt sich der Elektrobus an die individuellen Erfordernisse der Verkehrsbetriebe an. Ein innovatives Thermomanagement sorgt für einen effizienten Energieverbrauch und bildet die Grundlage für eine praxisgerechte Reichweite. Ohne Zwischenladung können somit bereits bis etwa ein Drittel der relevanten Strecken der Verkehrsbetriebe abgedeckt werden. Die Auslieferung der ersten Kundenfahrzeuge hat bereits begonnen.

Der Mercedes-Benz eCitaro ist gleichzeitig der Auftakt für eine Innovationsoffensive zur raschen und praxisgerechten Elektrifizierung des ÖPNV mit Bussen in Städten und Ballungsgebieten. Da die Entwicklung der Batterietechnik zügig voranschreitet, ist beim eCitaro eine Umstellung auf die künftigen Technologien, wie zum Beispiel leistungsfähigere Lithium-Ionen-Batterien oder der optionale Einsatz künftiger Festkörperbatterien, bereits vorgesehen. Zusätzlich soll durch einen Range Extender in Form einer Brennstoffzelle zur Stromerzeugung die Reichweite erhöht werden.

Durch ganzheitliches eMobility Consulting urbanen Busverkehr neu denken

Der neue vollelektrische Stadtbus eCitaro ist Teil des Gesamtsystems eMobility von Daimler Buses. Um unsere Kunden bei der Umstellung auf elektrische Busflotten zu begleiten, berät unser eMobility-Consulting-Team diese in gewünschtem Umfang über verschiedene Einsatzmöglichkeiten – unter anderem werden Linienlänge, Fahrgastaufkommen, Energiebedarf, Reichweitenberechnung und Lademanagement dabei berücksichtigt. Unsere Servicemarke OMNIplus hat darüber hinaus ein maßgeschneidertes Servicekonzept für Elektromobilität bis hin zu Dienstleistungen in der Kundenwerkstatt entwickelt.

Sicherheit mit innovativen Sicherheits- und Assistenzsystemen neu denken

Mit neuen Sicherheits- und Assistenzsystemen zeigen wir, dass Sicherheit bei unseren Bussen höchste Priorität hat. Der Notbremsassistent Active Brake Assist 4 wird ab dem Jahr 2019 Serienausstattung in allen Reisebussen von Mercedes-Benz und Setra. Er warnt den Fahrer vor einer Kollision mit Fußgängern und leitet bei vorausfahrenden und stehenden Hindernissen automatisch eine Vollbremsung ein. Der erste aktive Bremsassistent für Stadtlinienbusse, der Preventive Brake Assist, ist ab 2019 optional für die gesamte Modellfamilie des Mercedes-Benz Citaro und den Mercedes-Benz Conecto lieferbar. Das neue Assistenzsystem warnt vor einer Kollision mit Fußgängern sowie mit stehenden oder fahrenden Objekten und leitet bei akuter Kollisionsgefahr automatisch eine Bremsung ein. Der radarbasierte Abbiegeassistent Sideguard Assist mit Personenerkennung für Busse unterstützt den Fahrer beim kritischen Rechtsabbiegen. Er ist für alle Ausführungen des Mercedes-Benz Citaro, den Tourismo sowie alle Setra Reisebusse der ComfortClass 500 und TopClass 500 lieferbar.



Effizienz, Variabilität, Komfort und Sicherheit, aufregendes Design: der neue Setra Doppelstockbus S 531 DT.

Digitaler Service mit OMNIplus ON

Mit dem neuen Portal OMNIplus ON bietet Daimler Buses seine Dienstleistungen auch digital an. Bestehende und neue Services werden dabei integriert – und zwar in vier Säulen: OMNIplus On advance soll Busunternehmen eine maximale Verfügbarkeit ihrer Flotte sichern und durch Uptime zum Beispiel Einsatzzeiten der Fahrzeuge erhöhen. OMNIplus On monitor fasst Telematikdienste zum effizienten Flottenmanagement zusammen. OMNIplus On drive dient der Unterstützung des Busfahrers zum Beispiel bei der Abfahrtkontrolle. OMNIplus On commerce ermöglicht Busunternehmen einen schnellen und gezielten Einkauf von Ersatzteilen im Online-Shop rund um die Uhr.

Daimler Buses verbucht zahlreiche Großaufträge – erste größere Orders auch für den vollelektrischen eCitaro

Daimler Buses konnte im Berichtsjahr zahlreiche Großaufträge verzeichnen. Aus Hamburg und Berlin kamen im Berichtsjahr Bestellungen über 20 und 15 Fahrzeuge des Mercedes-Benz eCitaro. Der Auftrag aus Berlin umfasst außerdem eine Option über bis zu 950 Mercedes-Benz Stadtbussen. Der mehrjährige Rahmenvertrag sieht dabei die Lieferung von bis zu 600 Gelenkbussen und maximal 350 Solobussen vor. Weitere größere europäische Aufträge konnten wir in Polen (Auftrag über 150 Fahrzeuge für Krakau, Danzig und Białystok), Spanien (EMT Madrid: 270 Citaro Gasbusse für den Zeitraum 2019 bis 2020) und Österreich (Rahmenvertrag Blaguss: 250 Setra Reisebusse für den Zeitraum 2019 bis 2022) verbuchen. In Brasilien haben wir unter anderem einen Auftrag über 121 Stadtbusse für die Erneuerung von Busflotten verschiedener Betreiber aus Curitiba erhalten.

Ausgezeichnete Produkte von Daimler Buses

Der Mercedes-Benz Citaro hybrid, der sowohl mit Diesel als auch mit Gasmotor verfügbar ist, wurde durch eine unabhängige Jury als »Bus of the Year 2019« ausgezeichnet. Kriterien waren unter anderem Wirtschaftlichkeit, Innovation, Qualität und Anwenderfreundlichkeit. Die Überlandvariante Citaro Ü hybrid punktete darüber hinaus bei der Nachhaltigkeit und wurde mit dem »Sustainable Bus Award 2019« für Überlandbusse ausgezeichnet. Viermal Platz eins erzielten vier Busse auch bei der Leserwahl 2018 des Nutzfahrzeugverlags EuroTransportMedia (ETM). Den ersten Platz konnten in der Kategorie Stadtbusse der Mercedes-Benz Citaro K, in der Kategorie Überlandbusse der Mercedes-Benz Citaro LE, in der Kategorie Minibusse der Sprinter Minibus und in der Kategorie Reisehochdecker die Setra TopClass HDH/DT verzeichnen.

Neuer Vertriebspartner in Nordamerika

REV Coach LLC ist seit dem Jahresbeginn 2018 der neue Vertriebspartner in Nordamerika für die Marke Setra. REV ist damit Nachfolger von Motor Coach Industries International Inc. (MCI) als Generalvertreter von Daimler Buses im nordamerikanischen Markt. Seit Juli 2018 ist REV auch für den Kundendienst von Setra verantwortlich.

Fünf Jahre Gebrauchtbusmarke BusStore

Unter der Marke BusStore haben wir seit ihrer Einführung im Jahr 2013 alle Aktivitäten von Mercedes-Benz und Setra rund um Gebrauchtbusse zusammengefasst und professionalisiert. Rund 2.000 Busse werden pro Jahr durch BusStore vermarktet. Im Jahr 2018 haben wir neue BusStore Stützpunkte in Kroatien, Ungarn, Lettland und in der Slowakei eröffnet, sodass BusStore nun an 19 Standorten in Europa vertreten ist. Um das Gebrauchtbusgeschäft international auszubauen, haben wir darüber hinaus ein Pilotprojekt mit BusStore Mexiko gestartet. Eine Ausweitung auf weitere Länder ist vorgesehen.

Daimler Financial Services

Zum Ende des Geschäftsjahres 2018 erreichte der Bestand an finanzierten oder verleasten Pkw und Nutzfahrzeugen bei Daimler Financial Services mit über 5,2 Mio. Fahrzeugen einen neuen Höchstwert. Das Vertragsvolumen entwickelte sich positiv, während das EBIT im Wesentlichen aufgrund der Einigung über die Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren deutlich unter dem Niveau des Vorjahrs lag. Die Kombination der Absatzfinanzierung mit der Vermittlung fahrzeuggebundener Versicherungspolicen gewinnt weiter an Bedeutung. Das Angebot an innovativen Mobilitätsdienstleistungen haben wir weiter ausgebaut und erreichen mit Diensten wie car2go, moovel und der Ride-Hailing-Gruppe mit den Marken mytaxi, Beat, Clever Taxi und Chauffeur Privé mittlerweile 31,0 Mio. Kunden weltweit. 2018 wurde zudem das Joint Venture mit BMW im Bereich der Mobilität angekündigt.

Jedes zweite ausgelieferte Daimler-Fahrzeug finanziert oder verleast

Im Laufe des Jahres 2018 schloss Daimler Financial Services 2,0 Mio. neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 71,9 Mrd. € ab. Damit lag der Wert aller neu abgeschlossenen Verträge leicht über dem Niveau des Vorjahrs (+2%). Rund die Hälfte aller Neufahrzeugverkäufe unserer automobilen Geschäftsfelder wurde im Jahr 2018 durch die Absatzfinanzierung von Daimler Financial Services unterstützt. Insgesamt standen Ende 2018 über 5,2 Mio. finanzierte oder verleasten Fahrzeuge in den Büchern – das entspricht einem Anstieg des Vertragsvolumens von 10% gegenüber dem Jahresende 2017 auf 154,1 Mrd. €. Das EBIT betrug 1.384 (i.V. 1.970) Mio. €. ↗ C.09

Moderater Anstieg des Neugeschäfts in Europa

In der Region Europa schloss Daimler Financial Services 970.000 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 31,7 Mrd. € (+2%) ab. Besonders hohe Wachstumsraten waren in Polen (+28%) und Frankreich (+21%) zu verzeichnen. In der Türkei war das Neugeschäft aufgrund der aktuell wirtschaftlich und politisch angespannten Lage stark rückläufig (-37%). In Deutschland stieg das Neugeschäft der Mercedes-Benz Bank um 3% auf 13,2 Mrd. €. Insgesamt wuchs das Vertragsvolumen von Daimler Financial Services in Europa um 8% auf 64,2 Mrd. €.

Leichtes Wachstum in Nord- und Südamerika

In Nord- und Südamerika wurden 483.000 neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 22,5 Mrd. € (+3%) vermittelt. Sehr gut entwickelte sich das Neugeschäft in Brasilien (+25%). Das Vertragsvolumen in Nord- und Südamerika lag Ende Dezember mit 56,1 Mrd. € spürbar über dem Niveau vom Jahresende 2017 (+11%). Wechselkursbereinigt wuchs das Vertragsvolumen um 8%.

Afrika & Asien-Pazifik und China: Neugeschäft auf Vorjahresniveau

In der Region Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) verringerte sich das Neugeschäft gegenüber dem Vorjahreswert leicht um 3% auf 8,2 Mrd. €. Besonders stark wuchs das Geschäft in Thailand (+24%). Einen deutlichen Rückgang verzeichneten Indien (-10%) und Südafrika (-13%). Insgesamt lag das Vertragsvolumen in der Region Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) zum Jahresende mit 18,3 Mrd. € um 6% über dem entsprechenden Vorjahreswert. In China stieg das Neugeschäft dagegen moderat an: Im Jahr 2018 wurden 319.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 9,6 Mrd. € abgeschlossen (+2%). Das Vertragsvolumen in China betrug zum Jahresende 15,4 Mrd. € – ein Plus von 26% gegenüber Ende 2017.

Versicherungsgeschäft erneut gewachsen

Daimler Financial Services vermittelte im Laufe des Jahres 2018 rund 2,3 Mio. Versicherungspolicen – das entspricht einem Wachstum von 8% zum Vorjahr. Besonders erfolgreich entwickelte sich das Geschäft in den Märkten China, Spanien und Russland. Der Trend zu mehr Flexibilität bei der Fahrzeugnutzung, beispielsweise in den Bereichen Konnektivität, Telematik, Mobilitätservices oder Flatrates für Leasingangebote, erfordert zunehmend individuellere Versicherungslösungen.

C.09

Daimler Financial Services

	2018	2017	18/17
€-Werte in Millionen	Veränd. in %		
Umsatz	26.269	24.530 ¹	+7
EBIT	1.384	1.970	-30
Eigenkapitalrendite (in %)	11,1	17,7	-
Neugeschäft	71.927	70.721	+2
Vertragsvolumen	154.072	139.907	+10
Sachinvestitionen	64	43	+49
Beschäftigte (31.12.)	14.070	13.012	+8

¹ Der Wert wurde aufgrund der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Die konzerninternen Umsatzerlöse und Umsatzkosten wurden in gleicher Höhe im Segment Daimler Financial Services angepasst. Diese Anpassungen wurden in der Überleitung in vollem Umfang eliminiert.



Ob Leasing, Finanzierung, Versicherung oder Mobilitätsservices: Der Kunde steht bei Daimler Financial Services immer im Mittelpunkt.

Neuer Name: Daimler Mobility AG

Die Daimler Financial Services AG plant im zweiten Halbjahr 2019 zur Daimler Mobility AG umzufirmieren. Das Geschäftsfeld Daimler Financial Services, dem rund 14.070 Mitarbeiter zugeordnet sind, steht mit Services wie car2go, moovel und der Ride-Hailing-Gruppe mit den Marken mytaxi, beat, Clever Taxi und Chauffeur Privé bereits heute für die Mobilitätsangebote innerhalb des Daimler-Konzerns. Die Umbenennung verdeutlicht den Wandel des Geschäftsfelds zu einem Mobilitätsdienstleister und erfolgt im Rahmen der Umsetzung von »Projekt Zukunft«, mit dem die divisionale Struktur des Daimler-Konzerns gestärkt werden soll. Das Mobilitätsportfolio wird inzwischen von rund 31,0 Mio. Kunden weltweit genutzt. Experten rechnen damit, dass in der nächsten Dekade dreistellige Milliardenumsätze in diesem Markt erzielt werden. Die Daimler Mobility AG will hier eine wesentliche Rolle spielen.

Mobilitätsservices weiterhin auf Erfolgskurs

Auch im Jahr 2018 hat Daimler Financial Services das Angebot an innovativen Mobilitätsdienstleistungen weiter ausgebaut. car2go konnte die Zahl der registrierten Nutzer auf 3,6 Mio. steigern und damit die Position als ein führendes Unternehmen beim flexiblen Carsharing festigen. car2go hat im Jahresverlauf 2018 seinen Service kontinuierlich weiterentwickelt. So wurde unter anderem ein neues Preismodell eingeführt, das es den Kunden ermöglicht, in Außenbereichen einer Stadt Fahrzeuge günstiger anzumieten. Damit wird zugleich die Fahrzeugverfügbarkeit in der Stadt weiter erhöht. Zudem bietet car2go den Kunden die Möglichkeit, die Reservierungszeit für die Fahrzeuge flexibel zu erhöhen. Im Juli 2018 hat car2go mit Chicago seinen zehnten nordamerikanischen Standort eröffnet. Ebenfalls im Juli vorigen Jahres wurden erstmals Cabrios der Marke smart in Rom in die Fahrzeugflotte aufgenommen. Seit Jahresbeginn 2019 ist Paris als neuer europäischer Standort mit einer vollelektrischen Flotte von 400 smart Fahrzeugen hinzugekommen.

Weiterentwickelt wurde auch die moovel App, mit der die Kunden in Deutschland verkehrsmittelübergreifend die für sie beste Verbindung von A nach B finden und Services wie

beispielsweise car2go oder mytaxi sowie Nahverkehrsfahrten direkt buchen und bezahlen können. Im Juni 2018 hat moovel zusammen mit der SSB in Stuttgart den Dienst »SSB Flex« und im November 2018 in Kooperation mit der Rheinbahn »Mobil in Düsseldorf« gegründet. In den USA ist moovel einer der führende Anbieter mobiler Ticketing-Lösungen für Verkehrsunternehmen: Insgesamt bietet moovel North America 19 Services in 15 US-amerikanischen Städten an. Im Oktober 2018 wurde zwischen FASTLink DTLA, einer gemeinnützigen Transportmanagementinitiative, und moovel North America der Start eines neuen On-Demand-Ridesharing-Pilotprojekts in Los Angeles bekannt gegeben. Das Pilotprojekt trägt die Bezeichnung FlexLA und soll das öffentliche Nahverkehrsangebot in der kalifornischen Metropole ergänzen. Die Anzahl der registrierten moovel-Nutzer in Deutschland und den USA stieg zum Jahresende 2018 auf 6,2 (i. V. 3,7) Mio.

Die hinter mytaxi stehende Ride-Hailing-Gruppe hat ihre Position als einer der führenden Anbieter von Taxi-Apps in Europa im Jahr 2018 unter anderem durch die mehrheitliche Übernahme von Chauffeur Privé weiter ausgebaut. Das Angebot der Services wurde nach Großbritannien, Irland, Griechenland, Rumänien und Frankreich auf nun insgesamt zwölf europäische Länder und auf die stark wachsenden Märkte in Südamerika (Peru, Kolumbien und Chile) ausgeweitet. Dabei verzeichneten die Services insgesamt 390.000 registrierte Fahrer in mehr als 110 Städten. Die Zahl der registrierten Nutzer ist mit 21,3 Mio. um 92 % gegenüber 2017 gestiegen. Mit dem E-Scooter-Pilotprojekt »hive« hat mytaxi eine eigene Rollermarke geschaffen: Mehrere Hundert E-Scooter stehen seit November in Portugals Hauptstadt Lissabon zur Verfügung und stellen eine echte Alternative im Nahverkehr dar.

Kooperation mit BMW

Die Daimler AG und die BMW Group bündeln ihre Kräfte, um ihren Kunden künftig Services für nachhaltige, urbane Mobilität aus einer Hand anzubieten. Mittlerweile haben wir die Zustimmung der Behörden für das gemeinsame Unternehmen erhalten. Nach Abschluss der umfangreichen Transaktion zum 31. Januar 2019 wird das neue Mobilitätsunternehmen im

ersten Quartal 2019 gemeinsam mit der Daimler AG und der BMW Group die nächsten Schritte vorstellen. Der Hauptsitz des neuen, gemeinsamen Mobilitätsunternehmens ist in Berlin. Unser Ziel ist es, gemeinsam einen global bedeutenden Player für nahtlos und intelligent vernetzte Mobilitätsdienstleistungen zu schaffen. Berlin als Kreativitäts-Hub und Innovations-schmiede ist dafür genau der richtige Standort. Das paritätische Joint-Venture-Modell vereint folgende fünf Angebote: Plattform für On-Demand-Mobility und Multimodalität, Carsharing, Ride-Hailing, Parken und Laden.

Joint Venture für Premium-Ride-Hailing in China

Daimler Mobility Services und Geely Group Company werden vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständigen Behörden ein Joint Venture für einen Premium-Ride-Hailing-Dienst in China gründen. Das Gemeinschaftsunternehmen plant, ab 2019 Mobilitätsdienste zur Beförderung von Fahrgästen mit Premium-fahrzeugen in mehreren chinesischen Städten anzubieten. Zum Fuhrpark gehören zunächst die Mercedes-Benz Modelle S-Klasse, E-Klasse, V-Klasse und Maybach sowie Premium-fahrzeuge aus der Elektroflotte von Geely. Das 50:50-Joint-Venture wird seinen Hauptsitz in Hangzhou haben, und beide Seiten werden zu gleichen Teilen im Vorstand vertreten sein.

Flottenmanagement wächst

Daimler Financial Services hat die Flottenmanagementaktivitäten im Geschäftsjahr 2018 weiter ausgebaut. In Europa standen zum Jahresende 395.000 Verträge in den Büchern von Athlon und Daimler Fleet Management. Das entspricht einem Plus von 3% im Vergleich zum Vorjahr. Das Vertragsvolumen lag bei 6,5 Mrd. €. Perspektivisch wird das Flottenmanagement unter der Marke Athlon zusammengeführt. Athlon hat 2018 neue internationale Kunden hinzugewonnen und seine Marktposition als Anbieter von umfassenden Flotten- und Mobilitätslösungen für Unternehmen gestärkt. Dadurch wird auch der Absatz von Mercedes-Benz Pkw und Vans unterstützt. Mit »connect business« bietet Mercedes-Benz Connectivity Services darüber hinaus in mehreren europäischen Ländern markenübergreifend Konnektivitätsdienste für Pkw-Flotten zur tele-matikbasierten Steuerung von Fuhrparks an.

heycar: Beteiligung an Gebrauchtwagenplattform

Im September 2018 gab Daimler Financial Services die Vertragsunterzeichnung für die geplante Beteiligung an der Gebrauchtwagenplattform heycar bekannt. Mit dem strategischen Investment in heycar ermöglicht Daimler Financial Services den weiteren Ausbau einer markenübergreifenden Plattform für Hersteller, Händler, Autobanken und Kunden, auf der vom Kauf bis hin zur Finanzierung und Versicherung alles aus einer Hand angeboten werden kann.

Investition in Künstliche Intelligenz

Daimler Financial Services investiert in das neuseeländische Unternehmen Soul Machines, um Künstliche und Emotionale Intelligenz in künftige Vertriebsprozesse zu implementieren. Das neuseeländische Start-up ist einer der Pioniere auf dem Gebiet der Emotionalen Intelligenz beim Einsatz in Maschinen und digitalen Avataren. Daimler ist der erste Premiumhersteller in der Automobilindustrie, der sich mit seiner Investition die Entwicklung von Anwendungsfällen der Emotionalen Intelligenz sichert.

Top-Platzierungen in Arbeitgeber-Rankings

Bei Daimler Financial Services stehen die Kunden- und Mitarbeiterzufriedenheit im Fokus der Geschäftstätigkeit. In zahlreichen Ländern rund um den Globus war das Unternehmen auch 2018 laut unabhängigen Untersuchungen führend, wenn es um die Beurteilung unserer Servicequalität durch Automobilkunden und -händler ging. Das »Great Place to Work«-Institut zeichnet internationale Arbeitgeber für ihre besondere Unternehmenskultur aus. Als eines von insgesamt zwei deutschen Unternehmen schaffte es Daimler Financial Services dieses Jahr unter die Top 10 der weltweit besten Arbeitgeber. Teilgenommen hatten insgesamt rund 7.000 Unternehmen mit mehr als 5.000 Mitarbeitern. In der deutschlandweiten Umfrage unter rund 800 Firmen belegte das Unternehmen den ersten Platz und wurde damit in der Kategorie Unternehmen mit 2.001 bis 5.000 Mitarbeitern zu »Deutschlands Bester Arbeitgeber 2018« gewählt.

Toll Collect-Einigung

Daimler Financial Services hat im Mai 2018 eine Einigung mit der Deutsche Telekom AG (Konsortialpartner) und dem Bund über die Beendigung der Schiedsverfahren zum Thema Toll Collect erzielt. ☈ S. 76

Corporate Governance



Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG bekennen sich zu den Grundsätzen guter Corporate Governance. Unser Handeln ist auf eine verantwortungsvolle, transparente und nachhaltige Unternehmensführung ausgerichtet.

D | Corporate Governance

Bericht des Prüfungsausschusses 188 – 190

- Verantwortung und Besetzung
- Sitzungen und Teilnehmer
- Behandelte Themen

Erklärung zur Unternehmensführung,
Corporate Governance Bericht 191 – 201

- Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex
- Selbstbehalt bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat
- Praktiken der Unternehmensführung
 - Deutscher Corporate Governance Kodex
 - Grundsätze unseres Handelns
 - Richtlinie für integres Verhalten
 - Erwartungen an unsere Geschäftspartner
 - Risikomanagement im Konzern
 - Rechnungslegung und Abschlussprüfung
- Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands
 - Vorstand
 - CASE Steeering Committee
 - Diversity
- Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse
 - Aufsichtsrat
 - Präsidialausschuss
 - Nominierungsausschuss
 - Prüfungsausschuss
 - Vermittlungsausschuss
- Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen
- Gesamthaft Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat
 - Vorstand
 - Aufsichtsrat
- Aktionäre und Hauptversammlung

Bericht des Prüfungsausschusses

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

als Vorsitzender des Prüfungsausschusses freue ich mich, Ihnen nachfolgend die Aufgabe und Tätigkeit dieses Gremiums im Geschäftsjahr 2018 vorzustellen.

Verantwortung

Auf der Grundlage der gesetzlichen Vorschriften, des Deutschen Corporate Governance Kodex und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse behandelt der Prüfungsausschuss insbesondere Fragen der Rechnungslegung, der Finanzberichterstattung sowie der nichtfinanziellen Berichterstattung. Darüber hinaus befasst er sich mit der Abschlussprüfung und überprüft die Qualifikation sowie die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner erörtert er die Wirksamkeit und die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsysteins, des internen Revisionssystems sowie des Compliance Management Systems. Nach Bestellung des Abschlussprüfers durch die Hauptversammlung beauftragt der Prüfungsausschuss den Prüfer mit der Abschlussprüfung und mit der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten, legt die Prüfungsschwerpunkte fest und trifft die Honorarvereinbarung mit dem Prüfer. Der Prüfungsausschuss beauftragt den Prüfer zudem mit der freiwilligen Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance.

Paritätische Besetzung

Im Geschäftsjahr 2018 waren auf der Seite der Anteilseigner Dr. Clemens Börsig als Vorsitzender und Joe Kaeser im Prüfungsausschuss vertreten. Beide sind unabhängig und verfügen über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und besondere Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf die Abschlussprüfung und in der Anwendung interner Kontrollverfahren. Die Arbeitnehmer wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Michael Brecht als stellvertretenden Vorsitzenden und durch Ergun Lümali repräsentiert.

Sitzungen und Teilnehmer

Der Prüfungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2018 sechs Mal. An allen Sitzungen nahm der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Dr. Manfred Bischoff, als ständiger Guest teil. Weitere ständige Teilnehmer waren der Vorstandsvorsitzende, die für Finanzen und Controlling sowie für Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitglieder sowie die Vertreter des Abschlussprüfers.

Zu einzelnen Tagesordnungspunkten informierten auch die Leiter von Fachabteilungen wie beispielsweise der Bereiche Accounting, Interne Revision, Group Compliance und Rechtsabteilung.

Zusätzlich führte der Prüfungsausschussvorsitzende insbesondere zur Vorbereitung von anstehenden Sitzungen regelmäßig Einzelgespräche, unter anderem mit den vorgenannten Vorstandsmitgliedern, dem Abschlussprüfer sowie bei Bedarf mit den Leitern der entsprechenden Fachabteilungen.

Information an den Aufsichtsrat

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses informierte den Aufsichtsrat in dessen jeweils folgender Sitzung über die Tätigkeit des Ausschusses sowie den Inhalt von Sitzungen und Gesprächen.

Themen im Jahr 2018

In der Sitzung am 31. Januar 2018 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2017 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Nach sorgfältiger Prüfung nahm der Ausschuss die präsentierten Zahlen zustimmend zur Kenntnis, stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die vorgeschlagene Veröffentlichung bestehen, und empfahl dem im Anschluss tagenden Aufsichtsrat, sich dieser Einschätzung anzuschließen. Die vorläufigen Kennzahlen und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 1. Februar 2018 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung am 9. Februar 2018 prüfte und erörterte der Ausschuss eingehend den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2017 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Dabei hat sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit den im jeweiligen Bestätigungsvermerk beschriebenen besonders wichtigen Prüfungssachverhalten (Key Audit Matters) und der jeweiligen Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen beschäftigt. Ferner prüfte und erörterte der Prüfungsausschuss auch den erstmals erstellten Nichtfinanziellen Bericht. Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und der freiwilligen Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss inklusive zusammengefasstem Lagebericht und zum Internal Control System (ICS), der Vermerk zum Nichtfinanziellen Bericht sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer erörtert. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit dem Risikomanagementsystem (RMS). Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammen-



Dr. Clemens Börsig, Vorsitzender des Prüfungsausschusses

gefassten Lagebericht, den Nichtfinanziellen Bericht und den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 3,65 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu billigen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2017.

Darüber hinaus behandelte der Ausschuss in dieser Sitzung den Bericht über die im Geschäftsjahr 2017 an den Abschlussprüfer insgesamt für Prüfungsleistungen und Nicht-Prüfungsleistungen gezahlten Honorare und legte den Genehmigungsrahmen für die Beauftragung des Abschlussprüfers mit Nicht-Prüfungsleistungen für den Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis 15. Februar 2019 fest. Außerdem überprüfte er in diesem Zusammenhang auch die zugelassenen Dienstleistungen des Abschlussprüfers gemäß Anlage zur Geschäftsordnung des Prüfungsausschusses und beschloss deren Aktualisierung. Der Prüfungsausschuss beschloss zudem die an den Aufsichtsrat beziehungsweise im weiteren Verlauf an die Hauptversammlung gerichtete Empfehlung, die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als Abschlussprüfer und Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2018 sowie zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2019 im Zeitraum bis zur ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2019 zu bestellen. Dabei wurden die Erörterung der Qualität der Abschlussprüfung und die Ergebnisse der Unabhängigkeitsprüfung berücksichtigt, bei der keine Anhaltspunkte für Befangenheitsgründe oder für eine Gefährdung der Unabhängigkeit festgestellt worden waren. Vorbehaltlich der Wahlentscheidung der Hauptversammlung erörterte der Ausschuss auch den Vorschlag für die mit dem Prüfer für das Geschäftsjahr 2018 zu treffende Honorarvereinbarung. Schließlich befasste sich der Prüfungsausschuss im Rahmen seiner Zuständigkeit mit dem Entwurf der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung 2018 und mit dem Jahresprüfplan 2018 der Internen Revision.

Im Jahresverlauf 2018 erörterte der Prüfungsausschuss in den quartalsbezogenen Sitzungen mit dem Vorstand und mit dem zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten bestellten Abschlussprüfer die Zwischenfinanzberichte vor deren Veröffentlichung. Darüber hinaus nahm der Ausschuss die Berichte der Bereiche Interne Revision, Group Compliance und Rechtsabteilung entgegen. Der Vorstand berichtete dem Ausschuss zudem regelmäßig über den aktuellen Stand der wesentlichen rechtlichen Verfahren, einschließlich der Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen. Außerdem ließ sich der Prüfungsausschuss regelmäßig über mögliche Regelverstöße berichten, die Mitarbeiter und Externe an das unternehmenseigene Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) meldeten.

Die Sitzung des Prüfungsausschusses im April 2018 fand im Rahmen der Auslandssitzung des Aufsichtsrats in Budapest statt. Der Ausschuss behandelte neben dem Zwischenfinanzbericht für das erste Quartal 2018 die quartalsbezogenen Berichte der Bereiche Group Compliance, Rechtsabteilung und Interne Revision. Ferner befasste sich der Prüfungsausschuss mit Anpassungen seiner Geschäftsordnung im Hinblick auf den regelmäßigen Bericht an den Prüfungsausschuss, die durch die geänderte Zuständigkeit des BPO veranlasst waren. Außerdem billigte der Prüfungsausschuss die Honorarvereinbarung mit dem Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2018, nachdem die Hauptversammlung am 5. April 2018 ihre Wahlentscheidung über die Bestellung des Abschlussprüfers und Konzernabschlussprüfers getroffen hatte.

In seiner Sitzung im Juni 2018 wurde das Gremium aus aktuellem Anlass zunächst über die Maßnahmen im Zusammenhang mit der Anordnung des Kraftfahrt-Bundesamts zum Rückruf des Vito OM622 sowie über die im Mai und Juni 2018 im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur geführten Gespräche informiert. Sodann erörterte der Prüfungsausschuss Aspekte des Risikomanagementsystems und befasste sich dabei insbesondere mit dessen Änderungen und Weiterentwicklungen.

Ebenfalls besprochen wurden Methoden, Prozesse und etwaige Anpassungen des internen Kontrollsystems, das neben dem rechnungslegungsbezogenen Teil auch die Funktion Interne Revision und das Compliance Management System umfasst. Daneben informierte sich das Gremium über das Group Legal System und das Group Legal Risk Reporting. In dieser Sitzung wurde auch die Planung der Abschlussprüfung einschließlich der Prüfungsschwerpunkte für die Abschlussprüfung des Geschäftsjahrs 2018 festgelegt. Außerdem diskutierte der Ausschuss in dieser Sitzung die Ergebnisse der intern durchgeföhrten Qualitätsanalyse der Abschlussprüfung für das abgelaufene Geschäftsjahr 2017.

Ebenfalls in der Sitzung im Juni 2018 befasste sich der Prüfungsausschuss eingehend mit aktuellen Bilanzierungsthemen, insbesondere mit den Neuerungen in der Rechnungslegung nach IFRS 16 (Leasing), dem Entwurf der Europäischen Wertpapier- und Marktaufsichtsbehörde (ESMA) zu einer zentralen elektronischen Berichterstattung und deren Implikationen für die Daimler AG sowie der Bilanzierung von Forschungs- und Entwicklungskosten. Ferner erörterte der Ausschuss die Vorgehensweise zur Umsetzung und Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts für das Jahr 2018. Abschließend nahm der Prüfungsausschuss einen Bericht zum Pensions-, Refinanzierungs- und Tax-Risk-Management zur Kenntnis und diskutierte mit dem Vorstand auch den jährlichen Bericht des Konzernbeauftragten für den Datenschutz.

In seiner Sitzung im Juli 2018 befasste sich das Gremium schwerpunktmaßig mit den Ergebnissen des zweiten Quartals 2018 sowie mit dem Risikobericht und den quartalsbezogenen Berichten der Bereiche Group Compliance, Rechtsabteilung und Interne Revision.

In seiner Sitzung im Oktober 2018 behandelte der Ausschuss neben dem Zwischenfinanzbericht für das dritte Quartal 2018 die quartalsbezogenen Berichte der Bereiche Group Compliance und der Rechtsabteilung. Außerdem nahm das Gremium die jährliche Überprüfung der zugelassenen Dienstleistungen des Abschlussprüfers gemäß Anlage zur Geschäftsordnung des Prüfungsausschusses vor und beschloss die Beibehaltung des Anfang 2018 aktualisierten Katalogs für das Geschäftsjahr 2019. Schließlich stimmte der Prüfungsausschuss der Erhöhung des Genehmigungsrahmens für die Beauftragung des Abschlussprüfers mit Nicht-Prüfungsleistungen für den Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis 15. Februar 2019 zu.

Jahres- und Konzernabschluss 2018

In der Sitzung am 5. Februar 2019 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2018 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Nach sorgfältiger Prüfung nahm der Ausschuss die präsentierten Zahlen zustimmend zur Kenntnis, stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die vorgeschlagene Veröffentlichung bestehen, und empfahl dem im Anschluss tagenden Aufsichtsrat, sich dieser Einschätzung anzuschließen. Die vorläufigen Kennzahlen und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 6. Februar 2019 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung am 13. Februar 2019 prüfte und erörterte der Ausschuss eingehend den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2018 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag und den mit einem Vermerk nach ISAE 3000 versehenen Nichtfinanziellen Bericht. Dabei berichteten die Vertreter des Abschlussprüfers über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und gingen dabei insbesondere auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen sowie auf die freiwillige Prüfung des Nichtfinanziellen Berichts im Rahmen einer Limited Assurance ein und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss (einschließlich der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte in den Bestätigungsvermerken) und zum Internal Control System (ICS), der Vermerk zum Nichtfinanziellen Bericht für das Jahr 2018 sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit dem Risikomanagementsystem (RMS). Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht, die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, den Nichtfinanziellen Bericht sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu billigen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2018.

Effizienzprüfung

Wie in den Vorjahren führte der Prüfungsausschuss auch im Jahr 2018 auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die erneut sehr positiven Ergebnisse dieser Effizienzprüfung wurden in der Sitzung am 13. Februar 2019 vorgestellt und diskutiert. Handlungsbedarf im Hinblick auf die Aufgaben des Ausschusses oder auf den Inhalt, die Frequenz oder den Ablauf der Sitzungen ergab sich dabei nicht.

Stuttgart, im Februar 2019

Der Prüfungsausschuss

Dr. Clemens Börsig
Vorsitzender

Erklärung zur Unternehmensführung, Corporate Governance Bericht

Die gemäß §§ 289 f, 315 d HGB abzugebende Erklärung zur Unternehmensführung haben wir einerseits für die Daimler AG und den Konzern und andererseits mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasst. Die Ausführungen gelten demgemäß für die Daimler AG und den Konzern, soweit nachfolgend nicht anders dargestellt. Die mit dem Corporate Governance Bericht zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung steht auch im Internet unter daimler.com/dai/dcgg zur Verfügung. Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben durch den Abschlussprüfer nach §§ 289 f Absatz 2 und 5, 315 d HGB darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden.

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Daimler AG entspricht den im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 24. April 2017 bekannt gemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 7. Februar 2017 mit Ausnahme von Ziffer 3.8 Abs. 3 (Höhe des Selbstbehalts bei der D & O-Versicherung für den Aufsichtsrat) und wird den Empfehlungen auch künftig mit der genannten Abweichung entsprechen. Seit Abgabe der letzten Entschlussserklärung im Dezember 2017 hat die Daimler AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex mit der genannten Ausnahme entsprochen.

Höhe des Selbstbehalts bei der D&O-Versicherung für den Aufsichtsrat (Ziffer 3.8 Abs. 3)

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats ist in der Directors & Officers-Versicherung (D&O-Versicherung) wie in den Vorjahren ein nach Ansicht der Daimler AG angemessener Selbstbehalt vereinbart. Dieser entspricht jedoch nicht dem gesetzlich geforderten Selbstbehalt für Vorstandsmitglieder in Höhe von mindestens 10 Prozent des Schadens bis mindestens zum Ein-einhalfachen 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 Eineinhalfachen 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.

Stuttgart, im Dezember 2018

Für den Aufsichtsrat
Dr. Manfred Bischoff
Vorsitzender

Für den Vorstand
Dr. Dieter Zetsche
Vorsitzender

Diese Entschlussserklärung ist neben den nicht mehr aktuellen Entschlussserklärungen der vergangenen fünf Jahre auch auf der Internetseite der Gesellschaft unter daimler.com/dai/dcgg verfügbar.

Praktiken der Unternehmensführung

Deutscher Corporate Governance Kodex

Über die gesetzlichen Anforderungen des deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrechts hinaus entsprach und entspricht die Daimler AG den Empfehlungen des aktuellen Deutschen Corporate Governance Kodex (»Kodex«) mit der in der Entsprechenserklärung genannten und begründeten Ausnahme. Darüber hinaus entsprach und entspricht die Daimler AG auch den Anregungen des Kodex mit nur einer Ausnahme: Nach Ziffer 2.3.3 sollte den Aktionären die Verfolgung der Hauptversammlung über moderne Kommunikationsmedien, zum Beispiel das Internet, ermöglicht werden. Die Hauptversammlung der Daimler AG wird nicht in kompletter Länge, sondern nur bis zum Ende des Berichts des Vorstands im Internet übertragen, um den Charakter der Hauptversammlung als einer Präsenzhauptversammlung unserer Aktionäre zu wahren. Darüber hinaus könnte eine weitergehende Übertragung, insbesondere eine solche der Wortbeiträge der Aktionäre, die Diskussion der Aktionäre mit der Verwaltung belasten.

Grundsätze unseres Handelns

Unser geschäftliches Handeln richten wir an konzernweiten Standards aus, die über die Anforderungen von Gesetz und Deutschem Corporate Governance Kodex hinausgehen. Sie beruhen auf unseren vier Unternehmenswerten Integrität, Wertschätzung, Begeisterung und Disziplin. Um auf diesem Fundament einen dauerhaft tragfähigen und damit nachhaltigen Unternehmenserfolg zu erreichen, ist es unser Ziel, dass unsere Aktivitäten im Einklang mit den Belangen der Umwelt und der Gesellschaft stehen. Denn wir wollen als einer der weltweit führenden Automobilhersteller auch in Sachen Nachhaltigkeit an der Spitze stehen. Die wichtigsten Grundsätze haben wir in unserer Richtlinie für integres Verhalten definiert, die allen Beschäftigten der Daimler AG und des Konzerns Orientierung für regelkonformes und integres Verhalten im Geschäftsalltag gibt.

Richtlinie für integres Verhalten

Unsere Richtlinie für integres Verhalten basiert auf einem gemeinsam mit unseren Beschäftigten in Mitarbeiterdialogen erarbeiteten Werteverständnis und legt die Grundsätze für unser Verhalten im Geschäftsalldag fest. Dies betrifft den Umgang miteinander im Unternehmen wie auch mit Kunden und Geschäftspartnern. Zu den zentralen Grundsätzen gehören neben der Achtung von Recht und Gesetz zum Beispiel auch Fairness und Verantwortung. Neben den allgemeinen Verhaltensgrundsätzen enthält die Richtlinie unter anderem Regelungen zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie zum Umgang mit Interessenkonflikten und untersagt Korruption in jeder Form. Die Richtlinie gilt verbindlich für alle Unternehmen und Beschäftigten des Daimler-Konzerns weltweit. Sie ist im Internet unter daimler.com/dai/ciue zugänglich.

Zusätzlich haben wir mit der internationalen Arbeitnehmervertretung die »Grundsätze zur sozialen Verantwortung« vereinbart. Sie gelten in der Daimler AG sowie im gesamten Konzern. Wir bekennen uns darin zu den Prinzipien des UN Global Compact inklusive der dort geregelten, international anerkannten Menschen- und Arbeitnehmerrechte, der Koalitionsfreiheit, zu nachhaltigem Umweltschutz sowie der Ächtung von Kinder- und Zwangsarbeit. Zusätzlich verpflichtet sich Daimler, die Chancengleichheit zu wahren und das Prinzip »gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit« für Beschäftigte einzuhalten.

Erwartungen an unsere Geschäftspartner

Wir formulieren klare Compliance-Anforderungen auch an unsere Geschäftspartner, denn integres und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Deshalb achten wir bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner darauf, dass sie die Gesetze einhalten, ethische Grundsätze befolgen und in diesem Sinne auch in die Zulieferkette wirken. Zu unseren Erwartungen an unsere Geschäftspartner siehe auch  daimler.com/nh/ugb.

Risikomanagement im Konzern

Daimler verfügt über ein Risikomanagementsystem, das der Größe und globalen Ausrichtung des Unternehmens gerecht wird,  S. 143ff. des Geschäftsberichts 2018. Das Risikomanagementsystem ist Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann. Mindestens einmal jährlich diskutiert der Prüfungsausschuss mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses berichtet dem Aufsichtsrat spätestens in der nächsten, auf die Ausschusssitzung folgenden Aufsichtsratssitzung über die Arbeit des Ausschusses. Der Aufsichtsrat behandelt das Risikomanagementsystem auch anlässlich der Genehmigung der Operativen Planung und der Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses. Zudem informiert der Vorstand Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat regelmäßig über wesentliche Risiken der Gesellschaft und des Konzerns. Der Aufsichtsratsvorsitzende hält zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats Kontakt mit dem Vorstand, insbesondere mit dem Vorsitzenden des Vorstands, um mit ihm zusätzlich zur Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements zu erörtern. Die Interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und von Unternehmensstandards mit zielgerichteten Prüfungen und initiiert bei Bedarf angemessene Maßnahmen.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Daimler erstellt den Konzernabschluss und Zwischenfinanzberichte nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Der Jahresabschluss der Daimler AG wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Daimler erstellt neben dem Halbjahresfinanzbericht auch Quartalsfinanzberichte. Konzernabschluss und Jahresabschluss der Daimler AG werden von einem Abschlussprüfer geprüft, Zwischenfinanzberichte der prüferischen Durchsicht unterzogen. Der Konzernabschluss und die Konzernlageberichte sind binnen 90 Tagen, die Zwischenfinanzberichte binnen 45 Tagen nach Ende des jeweiligen Berichtszeitraums über die Homepage der Gesellschaft öffentlich zugänglich.

Gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses unterbreitet der Aufsichtsrat der Hauptversammlung einen Beschlussvorschlag für die Bestellung des Abschlussprüfers, des Konzernabschlussprüfers und des Prüfers für die prüferische Durchsicht der Zwischenfinanzberichte. In der Hauptversammlung am 5. April 2018 wurde die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer, zum Konzernabschlussprüfer und zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr

2018 und von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2019 im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2019 bestellt. Verantwortlicher Abschlussprüfer ist seit dem Geschäftsjahr 2014 Dr. Axel Thümler. Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft prüft die Jahres- und Konzernabschlüsse der Daimler AG seit dem Geschäftsjahr 1998.

Vor Abgabe seiner Empfehlung für den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung hat der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats eine Erklärung des vorgesehenen Prüfers darüber eingeholt, ob und gegebenenfalls welche geschäftlichen, finanziellen, persönlichen oder sonstigen Beziehungen zwischen dem Prüfer und seinen Organen und Prüfungsleitern einerseits und dem Unternehmen und seinen Organmitgliedern andererseits bestehen, die die Besorgnis der Befangenheit begründen könnten. Die Erklärung erstreckt sich auch darauf, welche anderen Leistungen in welchem Umfang im vorausgegangenen Geschäftsjahr für den Daimler-Konzern erbracht wurden beziehungsweise für das folgende Jahr vertraglich vereinbart sind.

Der Prüfungsausschuss hat den Abschlussprüfer verpflichtet, den Vorsitzenden des Ausschusses unverzüglich zu unterrichten über alle während der Prüfung beziehungsweise prüferischen Durchsicht auftretenden möglichen Ausschluss- und Befangenheitsgründe und alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse, insbesondere vermutete Unregelmäßigkeiten der Rechnungslegung. Ferner hat der Prüfungsausschuss mit dem Abschlussprüfer vereinbart, ihn zu informieren und im Prüfungsbericht zu vermerken, wenn er bei Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat zum Deutschen Corporate Governance Kodex ergeben.

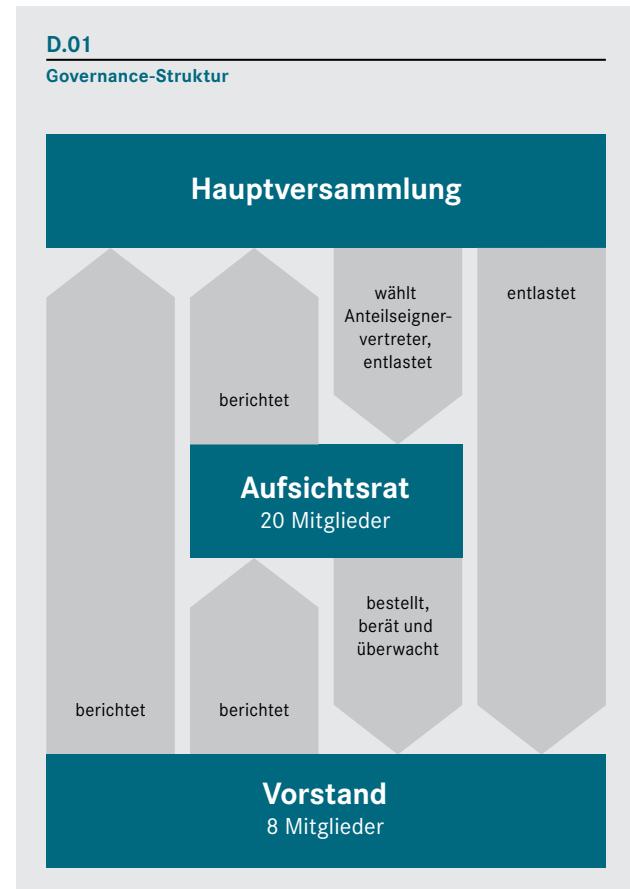
Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands ↗ D.01

Durch das deutsche Aktiengesetz ist der Daimler AG ein duales Führungssystem vorgegeben, das zwischen dem Vorstand als Leitungsorgan und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan eine strikte personelle und funktionale Trennung vorsieht (Two-tier Board). Der Vorstand leitet das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und berät.

Vorstand

Der Vorstand der Daimler AG besteht gemäß Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Die genaue Zahl bestimmt der Aufsichtsrat. Zum 31. Dezember 2018 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern. Für den Frauenanteil im Vorstand hat der Aufsichtsrat nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen eine Zielgröße und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dargestellt, ↗ S. 197. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthaftes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept verabschiedet. Dessen Einzelheiten sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt zusammengefasst, ↗ S. 198.

Informationen über Aufgabenbereiche sowie Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind auf der Internetseite der Daimler AG unter daimler.com/dai/vorstand verfügbar. Über die Mitglieder des Vorstands und ihre Verantwortungsbereiche informieren auch die ↗ S. 44f. des Geschäftsberichts 2018.



Der Vorstand leitet die Daimler AG und den Daimler-Konzern. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats bestimmt er die strategische Ausrichtung des Unternehmens, legt die Unternehmensziele fest und beschließt die operative Planung. Die Mitglieder des Vorstands sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet und tragen gemeinsam die Verantwortung für die gesamte Geschäftsführung.

Unbeschadet dieser Gesamtverantwortung führen die einzelnen Vorstandsmitglieder ihre Ressorts im Rahmen der vom Gesamtvorstand beschlossenen Vorgaben in eigener Verantwortung. Bestimmte, vom Gesamtvorstand definierte Angelegenheiten werden gleichwohl im Gesamtvorstand behandelt und bedürfen seiner Zustimmung. Die Arbeit im Vorstand koordiniert der Vorstandsvorsitzende.

Der Vorstand stellt die Zwischenfinanzberichte des Unternehmens, den Jahresabschluss der Daimler AG, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns sowie den für die Daimler AG und den Konzern zusammengefassten gesonderten Nicht-finanziellen Bericht auf. Gemeinsam mit dem Aufsichtsrat gibt er jährlich die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex ab. Der Vorstand sorgt für die Einhaltung von Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und internen Richtlinien und wirkt darauf hin, dass sie auch von den Konzernunternehmen beachtet werden (Compliance). Er hat ein angemessenes, an der Risikolage des Unternehmens ausgerichtetes Compliance Management System etabliert, dessen Grundzüge auf  S. 217 ff. des Geschäftsberichts 2018 dargestellt sind. Dazu zählt unter anderem das Hinweisgeber-system BPO (Business Practices Office), das weltweit Mitarbeitern und externen Hinweisgebern die Möglichkeit eröffnet, Regelverstöße zu melden. Die Einrichtung und Überwachung eines angemessenen und effizienten Risikomanagementsystems gehört ebenfalls zu den Aufgaben des Vorstands.

Für bestimmte, vom Aufsichtsrat definierte Arten von Geschäften bedarf der Vorstand der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats. In regelmäßigen Abständen berichtet der Vorstand dem Aufsichtsrat über die Strategie der Geschäftsbereiche, die Unternehmensplanung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und das Compliance Management System. Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands näher festgelegt.

Der Vorstand hat sich eine auf der Internetseite der Gesellschaft unter  daimler.com/dai/go verfügbare Geschäftsordnung gegeben, die unter anderem das bei Beschlussfassungen zu beachtende Verfahren regelt und Bestimmungen enthält, die Interessenkonflikte vermeiden sollen.

CASE Steering Committee

Innerhalb des Vorstands wurde ein Steering Committee zu den CASE-Zukunftsthemen Vernetzung (Connected), automatisiertes und autonomes Fahren (Autonomous), flexible Nutzung (Shared & Services) und elektrische Antriebe (Electric) gebildet. Die Zuständigkeiten des Gesamtvorstands, insbesondere der Katalog der Angelegenheiten, die seiner Zustimmung bedürfen, sowie die Zuständigkeiten der einzelnen Vorstandsmitglieder bleiben davon unberührt.

Das Steering Committee besteht aus dem für Mercedes-Benz Cars zuständigen Vorsitzenden des Vorstands sowie aus den für Finance & Controlling/Daimler Financial Services, Mercedes-Benz Cars Vertrieb und Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung zuständigen Vorstandsmitgliedern. Vorsitzender des Steering Committee ist der Vorsitzende des Vorstands. Mitglieder des Steering Committee sind demnach zum 31.12.2018 Dr. Dieter Zetsche (Vorsitzender), Bodo Uebber, Britta Seeger und Ola Källenius.

Innerhalb der vom Vorstand gesetzten strategischen Rahmenbedingungen bestimmt das Steering Committee das Managementmodell und die strategischen Leitplanken für CASE. Der Vorstand hat dem Steering Committee eine Geschäftsordnung gegeben. Änderungen dieser Geschäftsordnung kann das Committee eigenständig beschließen, soweit sie nicht das Steuerungsmodell betreffen.

Neben der Zusammensetzung, dem Vorsitz, der Zuständigkeit für die Geschäftsordnung und der Möglichkeit, weitere CASE-Gremien unterhalb des Steering Committee einzurichten, regelt die Geschäftsordnung die Modalitäten der Sitzungen und der Beschlussfassungen sowie der Berichterstattung des Committee an den Vorstand der Daimler AG.

Diversity

Bereits seit 2005 ist das Diversity Management Teil der Unternehmensstrategie. Wir setzen auf die Vielfalt und Unterschiedlichkeit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, weil sie für uns die Grundlage eines leistungsfähigen und erfolgreichen Unternehmens bilden. Unsere Aktivitäten haben zum Ziel, die richtigen Menschen zur Bewältigung unserer Herausforderungen zusammenzubringen, eine Arbeitskultur zu schaffen, welche die Leistungsfähigkeit, Motivation und Zufriedenheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Führungskräfte fördert, und zur Erschließung neuer Zielgruppen für unsere Produkte und Services beizutragen. Daher gestalten wir Diversity bei Daimler in drei Handlungsfeldern: Best Mix, Arbeitskultur und Kundenzugang. Durch spezifische Maßnahmen, Aktivitäten und Initiativen – von Trainingsformaten für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Führungskräfte über Workshops, Konferenzen und Richtlinien bis zu zielgruppenspezifischen Sensibilisierungs- und Kommunikationsmaßnahmen – trägt das Diversity Management somit maßgeblich zur Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur bei.

Die gezielte Förderung von Frauen im Sinne des »Best Mix« war bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen ein zentraler Handlungsschwerpunkt im Diversity Management. Er wurde und wird unter anderem mit flexiblen Arbeitszeitmodellen, betriebseigenen Krippenplätzen und Mentoring-Programmen unterstützt. In Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben hat der Vorstand für den Frauenanteil auf den beiden Managementebenen unterhalb des Vorstands Zielgrößen und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dargestellt. Neben den gesetzlichen Vorgaben hält Daimler an dem bereits 2006 selbst gesetzten Ziel fest, den Anteil von Frauen an leitenden Führungspositionen im Konzern bis 2020 auf 20 % zu steigern. Ende 2018 liegt dieser Anteil bei 18,8% (i.V. 17,6%).

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Daimler AG besteht nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz aus 20 Mitgliedern. Sie werden jeweils zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung und von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Konzerns gewählt. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

Lebensläufe der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder sind im Internet unter daimler.com/dai/aufsichtsrat verfügbar. Über die sonstigen Mandate der Aufsichtsratsmitglieder informieren auch die [S. 54 f.](#) des Geschäftsberichts 2018.

Der Aufsichtsrat ist so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sind, in dem die Gesellschaft tätig ist, und über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlich sind. Nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen muss sich der Aufsichtsrat der Daimler AG zu mindestens 30% aus Frauen und zu mindestens 30% aus Männern zusammensetzen. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dargestellt, [S. 197](#) des Geschäftsberichts 2018. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat für seine eigene Zusammensetzung ein gesamthaftes Anforderungsprofil erarbeitet, das ein Kompetenzprofil und ein Diversitätskonzept für das Gesamtremium in sich vereinigt. Die Einzelheiten des gesamthaften Anforderungsprofils sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt zusammengefasst, [S. 199 ff.](#) des Geschäftsberichts 2018. Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, streben die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Gesamtaufsichtsrat an.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wie zum Beispiel zu Fragen der Corporate Governance sowie zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen und zu neuen Produkten und zukunftsweisenden Technologien nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Neue Mitglieder des Aufsichtsrats haben in einem Onboarding-Programm Gelegenheit, die Mitglieder des Vorstands und weitere Führungskräfte zu einem bilateralen Austausch über aktuelle Themen der jeweiligen Vorstandsbereiche zu treffen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens zu verschaffen.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. In regelmäßigen Abständen lässt er sich vom Vorstand über die Strategie der Geschäftsbereiche, die Unternehmensplanung, die Umsatzentwicklung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsysteem, das Risikomanagementsystem und das Compliance Management System berichten. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat sich der Aufsichtsrat Zustimmungsrechte vorbehalten. Ferner hat er die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, dem Prüfungsausschuss und – zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats – gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden näher festgelegt.

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und gegebenenfalls abzuberufen. Erstbestellungen erfolgen in der Regel für drei Jahre. Gemäß dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen hat der Aufsichtsrat für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dargestellt, [S. 197](#) des Geschäftsberichts 2018. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthaftes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept verabschiedet. Dessen Einzelheiten sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt zusammengefasst, [S. 198](#) des Geschäftsberichts 2018.

Der Aufsichtsrat legt das System der Vorstandsvergütung fest, überprüft es regelmäßig und bestimmt die individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder unter Berücksichtigung des Verhältnisses der Vorstandsvergütung zur Vergütung des oberen Führungskreises und der Belegschaft insgesamt, auch in der zeitlichen Entwicklung. Für diesen Vergleich hat der Aufsichtsrat den oberen Führungskreis unter Heranziehung der unternehmensinternen Bezeichnung der Hierarchiestufen festgelegt und als relevante Belegschaft die Belegschaft der Daimler AG in Deutschland abgegrenzt. Variable Vergütungsbestandteile haben grundsätzlich eine mehrjährige, im Wesentlichen zukunftsbezogene Bemessungsgrundlage. Mehrjährige variable Vergütungsbestandteile werden nicht vorzeitig ausbezahlt. Für die individuelle Vorstandsvergütung insgesamt und hinsichtlich ihrer variablen Bestandteile hat der Aufsichtsrat betragsmäßige Höchstgrenzen bestimmt. Weitergehende Informationen zur Vorstandsvergütung sind im Vergütungsbericht zusammengefasst, [S. 120 ff.](#) des Geschäftsberichts 2018.

Der Aufsichtsrat prüft den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns. Nach Erörterung mit dem Abschlussprüfer und unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Prüfungsergebnisse des Prüfungsausschusses erklärt der Aufsichtsrat, ob nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung Einwendungen zu erheben sind. Ist dies nicht der Fall, billigt der Aufsichtsrat die Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht; mit der Billigung des Aufsichtsrats ist der Jahresabschluss festgestellt. Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung über die Ergebnisse seiner eigenen Prüfung sowie über Art und Umfang der Überwachung des Vorstands während des zurückliegenden Geschäftsjahres. Der Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2018 ist auf den [S. 46 ff.](#) des Geschäftsberichts 2018 abgedruckt und im Internet unter daimler.com/dai/aufsichtsrat abrufbar.

Für den zusammengefassten gesonderten Nichtfinanziellen Bericht für die Gesellschaft und den Konzern zum Geschäftsjahr 2018 hat der Aufsichtsrat wieder eine externe inhaltliche Prüfung im Rahmen einer Limited Assurance beauftragt. Der Abschlussprüfer hat für den Nichtfinanziellen Bericht eine Bescheinigung nach ISAE 3000 ausgestellt, und der Aufsichtsrat hat den Nichtfinanziellen Bericht nach Erörterung mit dem Prüfer und eigener Prüfung gebilligt.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die neben seinen Aufgaben und Zuständigkeiten sowie persönlichen Anforderungen an seine Mitglieder insbesondere die Einberufung und Vorbereitung seiner Sitzungen sowie das Prozedere der Beschlussfassung regelt. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist im Internet unter  daimler.com/dai/go verfügbar.

Sitzungen des Aufsichtsrats werden regelmäßig in getrennten Gesprächen der Arbeitnehmervertreter und der Anteilseignervertreter mit den Mitgliedern des Vorstands vorbereitet. Für die Sitzungen im Berichtszeitraum wurden erneut regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können. Die Aufsichtsratsmitglieder können an den Sitzungen auch per Telefon- oder Videokonferenz teilnehmen. Dies ist allerdings nicht die Regel.

Der Aufsichtsrat hat vier Ausschüsse gebildet, die im Namen und in Vertretung des Gesamtaufsichtsrats die ihnen übertragenen Aufgaben erfüllen, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Über die Arbeit der Ausschüsse berichten die jeweiligen Ausschussvorsitzenden dem Aufsichtsratsplenum spätestens in der nächsten Aufsichtsratssitzung, die auf die Ausschusssitzung folgt. Der Aufsichtsrat hat für alle seine Ausschüsse eigene Geschäftsordnungen erlassen. Diese stehen im Internet unter  daimler.com/dai/go zur Verfügung, ebenso wie Informationen über die aktuelle Besetzung dieser Ausschüsse unter  daimler.com/dai/ara, die auch der  S. 55 des Geschäftsberichts 2018 zu entnehmen ist.

Präsidialausschuss

Dem Präsidialausschuss gehören der Vorsitzende des Aufsichtsrats, sein Stellvertreter und zwei weitere Mitglieder an, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden.

Der Präsidialausschuss gibt dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern und berücksichtigt dabei das vom Aufsichtsrat definierte gesamthaft Anforderungsprofil mit dem Diversitätskonzept einschließlich der vom Aufsichtsrat festgelegten Zielgröße für den Anteil von Frauen im Vorstand. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge zur Gestaltung des Vergütungssystems für den Vorstand und für die angemessene individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Dabei beachtet er die entsprechenden Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex. Der Präsidialausschuss ist für die vertraglichen Angelegenheiten der Vorstandsmitglieder verantwortlich, entscheidet über die Erteilung der Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern, berichtet dem Aufsichtsrat laufend und unverzüglich über die von ihm erteilten Zustimmungen und legt dem Aufsichtsrat einmal jährlich eine Gesamtliste der Nebentätigkeiten jedes Vorstandsmittglieds zur Genehmigung vor.

Darüber hinaus berät und entscheidet der Präsidialausschuss über Fragen der Corporate Governance, zu der er auch Empfehlungen an den Aufsichtsrat gibt. Er unterstützt und berät den Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie dessen Stellvertreter und bereitet im Rahmen seiner Zuständigkeit die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Nominierungsausschuss

Der Nominierungsausschuss besteht aus mindestens drei Mitgliedern, die von den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Er ist ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt und unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseignerseite. Der Nominierungsausschuss berücksichtigt dabei die Anforderungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen und die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex und strebt die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils einschließlich des Kompetenzprofils für den Gesamtaufsichtsrat an.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss setzt sich aus vier Mitgliedern zusammen, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist nicht zugleich Mitglied oder Vorsitzender des Prüfungsausschusses. Er nimmt als Guest an den Sitzungen des Ausschusses teil.

Sowohl der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Dr. Clemens Börsig, als auch der weitere Anteilseignervertreter im Prüfungsausschuss, Joe Kaeser, sind unabhängig und verfügen über Sachverständnis auf dem Gebiet der Rechnungslegung und über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf Abschlussprüfung und interne Kontrollverfahren. Durch seine frühere Tätigkeit bei der Robert Bosch GmbH und sein langjähriges Mandat im Aufsichtsrat der Daimler AG ist Dr. Clemens Börsig darüber hinaus sehr gut mit dem Automobilsektor vertraut.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung der Rechnungslegung und des Rechnungslegungsprozesses und mit der Abschlussprüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des Revisionssystems und des Compliance Management Systems. Über die Arbeit der Internen Revision und der Compliance-Organisation lässt er sich regelmäßig berichten. Mindestens vierteljährlich nimmt der Prüfungsausschuss den Bericht des Hinweisgebersystems BPO (Business Practices Office) über Beschwerden und Informationen zu etwaigen Regelverstößen oberster Führungskräfte und Verstößen sonstiger Mitarbeiter gegen einen definierten Katalog von Rechtsvorschriften entgegen. Er lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Beschwerden und Hinweise informieren.

Die Zwischenfinanzberichte erörtert der Prüfungsausschuss vor deren Veröffentlichung mit dem Vorstand. Auf der Grundlage des Berichts des Abschlussprüfers prüft der Prüfungsausschuss den Jahres- und Konzernabschluss sowie den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns und erörtert diese gemeinsam mit dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat seine Empfehlungen zur Feststellung des Jahresabschlusses der Daimler AG, zur Billigung des Konzernabschlusses und zum

Gewinnverwendungsvorschlag. Der Ausschuss gibt ferner Empfehlungen für den Vorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers, beurteilt dessen Eignung, Qualifikation und Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung sowie für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Dabei vereinbart er das Honorar und legt die Prüfungsschwerpunkte fest. Der Abschlussprüfer berichtet dem Prüfungsausschuss über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über eventuelle, im Rahmen der Prüfung festgestellte wesentliche Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, bezogen auf den Rechnungslegungsprozess.

Schließlich genehmigt der Prüfungsausschuss zulässige Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die Daimler AG oder deren Konzernunternehmen erbringen und die nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses stehen.

Vermittlungsausschuss

Der Vermittlungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter sowie je einem Mitglied, das jeweils von den Arbeitnehmer- beziehungsweise Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt wird. Er ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz genannte Aufgabe wahrzunehmen. Der Vermittlungsausschuss hat Vorschläge für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern zu machen, wenn im ersten Wahlgang die für die Bestellung eines Vorstandsmitglieds erforderliche Mehrheit von zwei Dritteln der Aufsichtsratsmitglieder nicht erreicht wurde. Wie in den Vorjahren hatte der Vermittlungsausschuss auch im Geschäftsjahr 2018 keinen Anlass, tätig zu werden.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

Nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst hat der Aufsichtsrat einer börsennotierten oder der Mitbestimmung unterliegenden Gesellschaft für den Frauenanteil im Vorstand eine Zielgröße festzulegen. Der Vorstand einer solchen Gesellschaft hat seinerseits Zielgrößen für den Frauenanteil in den beiden Führungsebenen unterhalb des Vorstands festzulegen. Liegt der Frauenanteil zur Zeit der Festlegungen von Vorstand und Aufsichtsrat unter 30%, so dürfen die Zielgrößen den jeweils bereits erreichten Anteil nicht mehr unterschreiten. Gleichzeitig mit der Festlegung der Zielgrößen sind Fristen für deren Erreichung zu bestimmen, die nicht länger als fünf Jahre sein dürfen.

Mit Beschluss vom 8. Dezember 2016 hat der Aufsichtsrat eine Zielquote für den Frauenanteil im Vorstand von 12,5% und eine Frist bis zum 31. Dezember 2020 festgelegt. Zum 31. Dezember 2018 sind in dem aus insgesamt acht Mitgliedern bestehenden Vorstand mit Renata Jungo Brüniger und Britta Seeger zwei Frauen vertreten, woraus sich ein Frauenanteil von 25% errechnet.

Bei einem Frauenanteil von 8,0% auf der ersten und 12,4% auf der zweiten Managementebene unterhalb des Vorstands im Zeitpunkt der Beschlussfassung hat der Vorstand mit Beschluss vom 8. November 2016 für die erste und zweite Managementebene unterhalb des Vorstands jeweils 15% als Zielgrößen für den Frauenanteil und eine Frist zu deren Erreichung bis zum 31. Dezember 2020 gesetzt. Zum 31. Dezember 2018 beträgt der Frauenanteil auf der ersten Managementebene unterhalb des Vorstands 11,8% und auf der zweiten Managementebene unterhalb des Vorstands 14,4%.

Paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen müssen sich seit 2016 zu mindestens 30% aus Frauen und zu mindestens 30% aus Männern zusammensetzen. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter vor der Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen.

Im Aufsichtsrat der Daimler AG sind auf Anteilseignerseite mit Sari Baldauf, Petraea Heynike und Marie Wieck zum 31. Dezember 2018 30% Frauen und 70% Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Elke Tönjes-Werner, Sibylle Wankel und Dr. Sabine Zimmer ebenfalls 30% Frauen und 70% Männer. Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 12. Dezember 2018 mit den konkreten Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung 2019 befasst und auf Empfehlung des Nominierungsausschusses beschlossen, der Hauptversammlung 2019 vorzuschlagen, Joe Kaeser und Dr. Bernd Pischedtsrieder erneut in den Aufsichtsrat zu wählen. Im Falle der Wahl der vorgeschlagenen Kandidaten bleibt die gesetzliche Frauenquote sowohl auf Anteilseignerseite als auch für den Gesamtaufsichtsrat erfüllt, soweit sich keine sonstigen Veränderungen ergeben.

Außer der Daimler AG selbst unterliegen weitere Konzerngesellschaften der Mitbestimmung und haben eigene Zielgrößen für den Frauenanteil in den jeweiligen Aufsichtsräten, Geschäftsleitungsorganen und auf den jeweiligen beiden Ebenen unterhalb des Geschäftsleitungsorgans sowie eine Frist für deren Erreichung festgelegt und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben veröffentlicht.

Gesamthaft Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Weil sie im Hinblick auf die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsicht Diversitätskonzepte in Bezug auf Aspekte wie beispielsweise Alter, Geschlecht, Bildungs- und Berufshintergrund verfolgt, ist die Daimler AG verpflichtet, diese im Rahmen der Erklärung zur Unternehmensführung zu beschreiben, ebenso die Ziele dieser Diversitätskonzepte, die Art und Weise ihrer Umsetzung sowie die im Geschäftsjahr erreichten Ergebnisse. Die Diversitätskonzepte hat der Aufsichtsrat mit den Anforderungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen und den in Erfüllung der Empfehlungen des aktuellen Deutschen Corporate Governance Kodex bestimmten Zielvorgaben für die Zusammensetzung der Organe in den nachstehend beschriebenen gesamthaften Anforderungsprofilen für Vorstand und Aufsichtsrat zusammengeführt. Die Anforderungsprofile dienen auch als Basis für eine langfristige Nachfolgeplanung und werden jährlich, auch im Hinblick auf eventuelle Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex, überprüft.

Vorstand

Ziel des Anforderungsprofils für den Vorstand der Daimler AG ist es, eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung eines führungsstarken Vorstands sicherzustellen. Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügen und zugleich aufgrund seiner unterschiedlichen persönlichen Prägungen und Erfahrungen die gewünschte Managementphilosophie verkörpern. Maßgeblich für die Entscheidung über die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Vorstand umfasst derzeit insbesondere die nachfolgenden Aspekte, die nach Möglichkeit bei der Entscheidung über die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition zu berücksichtigen sind:

- Die Mitglieder des Vorstands sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen, wobei möglichst mindestens zwei Mitglieder einen technischen Hintergrund haben sollen. Mit Dr. Dieter Zetsche und Wilfried Porth gehören dem Vorstand zwei Diplomingenieure an. Bodo Uebber ist Wirtschaftsingieur. Ola Källenius hat im Ressort Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung seit dessen Übernahme zum 1. Januar 2017 seine technische Expertise, die er in verschiedenen technischen Verantwortungen im Unternehmen erworben hat, bereits nachhaltig unter Beweis gestellt.
- Entsprechend den gesetzlichen Anforderungen hat der Aufsichtsrat am 8. Dezember 2016 eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von 12,5 % und eine Frist bis 31. Dezember 2020 festgelegt. Bei einem aus acht Mitgliedern bestehenden Vorstand soll demnach mindestens ein Mitglied weiblich sein. Mit Renata Jungo Brüniger und Britta Seeger sind derzeit zwei Frauen im Vorstand vertreten. Mithin beträgt der Frauenanteil im Vorstand aktuell 25 %.

- Für die Mitglieder des Vorstands hat der Aufsichtsrat entsprechend der Empfehlung des aktuellen Deutschen Corporate Governance Kodex eine Regelaltersgrenze bestimmt. Danach dient für das altersbedingte Ausscheiden eines Vorstandsmitgliedes in der Regel das 62. Lebensjahr als Orientierung. Bei Festlegung dieser Altersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst für eine flexible Orientierungsgröße entschieden, um den notwendigen Spielraum für angemessene Einzelfallentscheidungen zu wahren. Die Regelaltersgrenze wird von sieben der acht Vorstandsmitglieder unterschritten. Dr. Dieter Zetsche hatte sie bei Beginn seiner aktuellen Amtszeit im Januar 2017 überschritten. Der Aufsichtsrat hatte dennoch die erneute Bestellung von Dr. Zetsche beschlossen, um im besten Interesse des Unternehmens die notwendige Kontinuität an der Unternehmensspitze für den nachhaltigen Erfolg zu sichern.

- Ergänzend soll auf einen hinreichenden Generationen-Mix unter den Vorstandsmitgliedern geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens drei Mitglieder des Vorstands zu Beginn des jeweiligen Bestellungszeitraums 57 Jahre alt oder jünger sein sollen. Mit Renata Jungo Brüniger, Ola Källenius, Britta Seeger, Hubertus Troska und Bodo Uebber erfüllen zum 31.12.2018 fünf der amtierenden Vorstandsmitglieder diese Anforderung.
- Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll auch auf Internationalität im Sinne von unterschiedlichen kulturellen Hintergründen oder internationalen Erfahrungen durch mehrjährige Auslandaufenthalte geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens ein Mitglied des Vorstands internationaler Herkunft sein soll. Ungeachtet der mehrjährigen internationalen Erfahrung der überwiegenden Mehrheit der Vorstandsmitglieder ist dieses Ziel schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Renata Jungo Brüniger und Ola Källenius übertroffen.

- Die Geschäftsordnung des Vorstands sieht vor, dass Vorstandsmitglieder nicht mehr als drei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsratsgremien von konzernexternen Gesellschaften wahrnehmen, die vergleichbare Anforderungen stellen. Diese Anforderung ist erfüllt. Von den konzernexternen Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien, die Hubertus Troska innehat, ist allein die BAIC Motor Corporation Ltd. börsennotiert. Bei den übrigen Mandaten handelt es sich um Mandate in Joint Ventures innerhalb seiner Ressortverantwortung.

Bei der Besetzung von Vorstandspostenen sollen die dargestellten Aspekte berücksichtigt werden. Der Präsidialausschuss erstellt auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidaten, führt mit diesen Gespräche und unterbreitet dem Aufsichtsrat im Anschluss einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich ist dabei stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Aufsichtsrat

Kraft Gesetzes muss der Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein.

Ziel des Anforderungsprofils für den Gesamtaufsichtsrat der Daimler AG ist es, darüber hinaus eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung des Aufsichtsrats sicherzustellen. Der Aufsichtsrat soll in seiner Gesamtheit das Geschäftsmodell des Unternehmens verstehen und über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung einer qualifizierten Aufsicht und Beratung des Vorstands erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen insbesondere in den Bereichen Finanzen, Rechnungslegung, Abschlussprüfung, Risikomanagement, interne Kontrollverfahren und Compliance verfügen. In Summe sollen sich die Mitglieder des Aufsichtsrats im Hinblick auf ihre Fachkenntnisse und beruflichen Erfahrungen so ergänzen, dass das Gremium auf einen möglichst breit gefächerten Erfahrungsfundus und unterschiedliche Spezialkenntnisse zurückgreifen kann. Darüber hinaus betrachtet der Aufsichtsrat die Vielfalt seiner Mitglieder hinsichtlich Alter, Geschlecht, Internationalität und anderer persönlicher Eigenschaften als wichtige Voraussetzung für die effektive Zusammenarbeit. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat umfasst derzeit insbesondere die nachfolgenden Aspekte:

- Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen. Mindestens fünf Mitglieder sollen eine Ausbildung oder einen Beruf mit technischem Hintergrund haben oder spezifische technologische Kenntnisse, beispielsweise aus den Bereichen Informationstechnologie (inklusive Digitalisierung), Chemie, Maschinenbau oder Elektrotechnik, mitbringen. Bei der Zusammensetzung soll auch berücksichtigt werden, dass es erforderlich sein kann, im Zuge von Produkt- und Marktentwicklungen neue Kompetenzen zu gewinnen. Ungeachtet der von vielen Aufsichtsratsmitgliedern in anderen Funktionen erworbenen spezifischen Kenntnisse in den genannten Bereichen verfügen mit Dr. Jürgen Hambrecht, Dr. Bernd Pischetsrieder, Marie Wieck, Dr. Frank Weber und Roman Zitzelsberger drei Anteilseignervertreter und zwei Arbeitnehmervertreter über einen entsprechenden Hochschulabschluss. Drei weitere Arbeitnehmervertreter haben eine entsprechende Berufsausbildung absolviert.
- Das Geschlechterverhältnis im Aufsichtsrat entspricht mindestens den gesetzlichen Vorgaben von mindestens 30% Frauen beziehungsweise Männern. Derzeit sind sowohl auf Seiten der Anteilseigner als auch auf Seiten der Arbeitnehmer drei Frauen vertreten. Damit beträgt der Frauenanteil auf beiden Seiten und im Gesamtaufsichtsrat 30%.
- Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats bestimmt, dass zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit in der Regel nur Kandidaten vorgeschlagen werden sollen, die zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 72 Jahre sind. Bei der Festlegung dieser Altersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst gegen eine starre Höchstaltersgrenze und für eine flexible Regelgrenze entschieden, die den notwendigen Spielraum für eine angemessene Würdigung der Umstände des Einzelfalls erhält, den Kreis potenzieller Kandidaten hinreichend weit fasst und auch die Wiederwahl ermöglicht. Die Entscheidung, der Hauptversammlung 2016 die Wiederwahl von Dr. Manfred Bischoff als Anteilseignervertreter vorzuschlagen, hat der Aufsichtsrat unter Nutzung dieses Spielraums nach sorgfältiger Abwägung getroffen. Alle anderen Mitglieder des Aufsichtsrats sowie die der Hauptversammlung 2019 vorgeschlagenen Kandidaten Joe Kaeser und Dr. Bernd Pischetsrieder haben zum Zeitpunkt ihrer Wahl die Regelaltersgrenze nicht erreicht.
- Ergänzend soll auf einen hinreichenden Generationen-Mix unter den Aufsichtsratsmitgliedern geachtet werden. Mindestens acht Aufsichtsratsmitglieder sollen zum Zeitpunkt ihrer Wahl beziehungsweise Wiederwahl 62 Jahre alt oder jünger sein. Von den derzeit amtierenden Aufsichtsratsmitgliedern waren außer Sari Baldauf, Petrea Heynicke, Dr. Manfred Bischoff, Dr. Clemens Börsig, Dr. Jürgen Hambrecht und Dr. Bernd Pischetsrieder alle anderen, mithin 14 Mitglieder, zum Zeitpunkt ihrer Wahl für die laufende Amtszeit 62 Jahre alt oder jünger.
- Um eine angemessene Internationalität sicherzustellen, beispielsweise durch langjährige internationale Erfahrung, hat sich der Aufsichtsrat einen Anteil von mindestens 30% internationalen Anteilseignervertretern und eine daraus resultierende Quote von 15%, bezogen auf das Plenum, zum Ziel gesetzt. Ungeachtet der langjährigen internationalen Erfahrung des weit überwiegenden Anteils der Anteilseignervertreter ist diese Zielvorgabe derzeit schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Bader Al Saad, Sari Baldauf, Petrea Heynicke, Marie Wieck und Dr. Paul Achleitner auf der Anteilseignerseite mit 50% und mit Raymond Curry auf der Arbeitnehmerseite für den Gesamtaufsichtsrat mit 30% deutlich übertroffen.
- Mindestens die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat sollen
 - weder eine Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern oder sonstigen Dritten wahrnehmen,
 - noch in einer geschäftlichen oder persönlichen Beziehung zur Gesellschaft oder zu ihren Organen stehen, deren konkrete Ausgestaltung einen Interessenkonflikt begründen könnte.

Unter der Prämisse, dass allein die Ausübung des Aufsichtsratsmandats als Arbeitnehmervertreter keinen potenziellen Interessenkonflikt im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex begründet, sollen die genannten Anforderungen auch von mindestens 15 Mitgliedern des Gesamtaufsichtsrats erfüllt werden.

Wie im Bericht des Aufsichtsrats auf  S. 51 des Geschäftsberichts 2018 dargestellt, hätte sich im Berichtszeitraum punktuell und situationsbedingt für zwei Aufsichtsratsmitglieder bei Erstattung von Vorstandsberichten der Anschein eines potenziellen Interessenkonflikts ergeben können. Die betroffenen Aufsichtsratsmitglieder haben in diesen Einzelfällen von der Anwesenheit bei Erstattung des Vorstandsberichts über den Sachverhalt abgesehen, der möglicherweise von einem potenziellen Interessenkonflikt hätte betroffen sein können.

Im Ergebnis bestanden im Berichtszeitraum damit jedenfalls für mindestens die Hälfte der Anteilseignervertreter und für mindestens 15 Mitglieder des Gesamtaufsichtsrats unter der oben genannten Prämisse keine potenziellen Interessenkonflikte. Hinweise auf tatsächliche Interessenkonflikte hat es im Geschäftsjahr 2018 nicht gegeben.

- Um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat zu gewährleisten, sieht die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats vor, dass mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex sein soll. Dem Aufsichtsrat dürfen nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands der Daimler AG und keine Mitglieder angehören, die Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben.

Unter der Prämisse, dass allein die Ausübung des Aufsichtsratsmandats als Arbeitnehmervertreter keine Zweifel an der Erfüllung des Unabhängigkeitskriteriums im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex begründet, sollen auch mindestens 15 Mitglieder des Gesamtaufsichtsrats unabhängig sein.

Unter der oben genannten Prämisse bestehen derzeit nach Einschätzung des Aufsichtsrats bei keinem Aufsichtsratsmitglied konkrete Anhaltspunkte für relevante Umstände oder Beziehungen, insbesondere zur Gesellschaft, zu Mitgliedern des Vorstands oder zu anderen Aufsichtsratsmitgliedern, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen könnten und die deshalb gegen die Unabhängigkeit sprächen. Kein Mitglied des Aufsichtsrats übt Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus. Im Hinblick auf das Aufsichtsratsmitglied Bader Al Saad ist der Aufsichtsrat der Ansicht, dass dessen Mitgliedschaft im Executive Committee of the Board of Directors of Kuwait Investment Authority seine Unabhängigkeit im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex nicht beeinträchtigt. Der Kodex enthält keine abschließende

Definition der Unabhängigkeit, sondern nennt nur beispielhaft Umstände, die dagegen sprechen. Danach ist ein Aufsichtsratsmitglied nicht als unabhängig anzusehen, wenn es in einer persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zu der Gesellschaft, deren Organen, einem kontrollierenden Aktionär oder einem mit diesem verbundenen Unternehmen steht und diese Beziehung einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. Es ist Aufgabe des Aufsichtsrats, anhand dieser Indizien die Unabhängigkeit der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder einzuschätzen. Bei der Kuwait Investment Authority handelt es sich nicht um einen kontrollierenden Aktionär, dem eine faktische Hauptversammlungsmehrheit zukommen müsste. Andere gegen die Unabhängigkeit von Bader Al Saad sprechende Umstände sind nicht ersichtlich.

Mit der Person des Vorsitzenden Dr. Manfred Bischoff gehört dem Aufsichtsrat ein ehemaliges Mitglied des Vorstands an.

- Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats sieht eine Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer zum Aufsichtsrat vor. Danach sollen zur Wahl in den Aufsichtsrat für eine volle Amtszeit in der Regel nur solche Kandidaten vorgeschlagen werden, die dem Aufsichtsrat zum Zeitpunkt ihrer Wahl nicht bereits drei volle gesetzliche Amtszeiten angehört haben. Diese Regelzugehörigkeitsdauer wurde von keinem amtierenden Aufsichtsratsmitglied überschritten und wird auch von den der Hauptversammlung 2019 zur Wiederwahl vorgeschlagenen Kandidaten Joe Kaeser und Dr. Bernd Pischetsrieder gewahrt.
- Jeder Kandidat und jedes Aufsichtsratsmitglied muss den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen können und die Bereitschaft und Fähigkeit zu inhaltlichem Engagement und zur Wahrnehmung erforderlicher Aus- und Fortbildungsmaßnahmen mitbringen. Der Aufsichtsrat prüft vor jedem Wahlvorschlag, ob die betreffenden Kandidaten den für das Amt zu wahrnehmenden Zeitaufwand erbringen können.
- Die Geschäftsordnung sieht in Erfüllung einer aktuellen Kodexempfehlung vor, dass kein Aufsichtsratsmitglied, das zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, einschließlich des Aufsichtsratsmandats bei der Daimler AG außerhalb des Konzerns seiner Vorstandstätigkeit mehr als drei Aufsichtsratsmandate in börsennotierten Gesellschaften oder in Aufsichtsgremien von Gesellschaften mit vergleichbaren Anforderungen wahrnehmen darf. Mit Joe Kaeser gehört ein Mitglied des Aufsichtsrats dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft an, überschreitet diese Mandatshöchstzahl jedoch nicht.

Für Aufsichtsratsmitglieder, die nicht zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, gilt zunächst die gesetzliche Höchstzahl von zehn Aufsichtsratsmandaten in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt angerechnet wird. Zur Sicherstellung, dass ausreichend Zeit für die Wahrnehmung des Aufsichtsratsmandats verbleibt, soll für Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG, die nicht zugleich dem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehören, jedoch in der Regel maximal eine Höchstzahl von acht Aufsichtsratsmandaten (inklusive des Mandats für die Daimler AG) zulässig sein, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt angerechnet werden soll. Diese Höchstzahl wurde im Berichtszeitraum von keinem amtierenden Aufsichtsratsmitglied überschritten.

Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, sollen die oben dargestellten Aspekte berücksichtigen und die Ausfüllung des Anforderungsprofils für das Gesamtremium anstreben. Der Nominierungsausschuss soll auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidaten erstellen, mit diesen strukturierte Gespräche führen und sich dabei auch Gewissheit verschaffen, dass der vorgeschlagene Kandidat ausreichend Zeit hat, um das Mandat mit der gebotenen Sorgfalt ausüben zu können. Im Anschluss unterbreitet der Nominierungsausschuss dem Aufsichtsrat einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre üben ihre Mitgliedschaftlichen Rechte, insbesondere ihr Auskunfts- und Stimmrecht, in der Hauptversammlung aus. Jede Aktie der Daimler AG gewährt eine Stimme. Mehrfachstimmrechte, Vorzugsstimmrechte oder Höchststimmrechte gibt es bei der Daimler AG nicht. Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter daimler.com/ir/hv verfügbar. Die jährliche ordentliche Hauptversammlung findet in der Regel innerhalb von vier Monaten nach Ende eines Geschäftsjahres statt. Die Hauptversammlung am 22. Mai 2019 bildet insofern aufgrund der Größe und Komplexität des ihr vorzulegenden »Projekts Zukunft« eine Ausnahme von der Regel.

Die persönliche Ausübung ihrer Rechte und die Stimmrechtsvertretung erleichtert die Gesellschaft ihren Aktionären unter anderem dadurch, dass sie Stimmrechtsvertreter bestellt, die das Stimmrecht ausschließlich aufgrund der vom Aktionär erteilten Weisungen ausüben und auch während der Hauptversammlung erreichbar sind. Ferner besteht die Möglichkeit zur Stimmabgabe per Briefwahl. Die Bevollmächtigung und Weisungserteilung an die Stimmrechtsvertreter der Gesellschaft und die Briefwahl werden auch im sogenannten e-service für Aktionäre angeboten.

Im Rahmen unserer umfassenden Investor Relations- und Öffentlichkeitsarbeit stehen wir in enger Verbindung mit unseren Anteilseignern. Wir unterrichten Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit umfassend und regelmäßig über die Lage des Unternehmens und informieren sie unverzüglich über wesentliche geschäftliche Veränderungen. Auch der Aufsichtsratsvorsitzende ist in angemessenem Rahmen bereit, mit Investoren über aufsichtsratsspezifische Themen Gespräche zu führen.

Zusätzlich zu anderen Kommunikationswegen nutzen wir für unsere Investor Relations-Arbeit intensiv die Internetseite der Gesellschaft. Unter daimler.com/investoren sind alle wesentlichen im Geschäftsjahr 2018 veröffentlichten Informationen einschließlich Jahres-, Quartals- und Halbjahresfinanzberichten, Pressemitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen bedeutender Aktionäre, Präsentationen und Audioaufzeichnungen aus Analysten- und Investorenveranstaltungen und Telefonkonferenzen sowie der Finanzkalender abrufbar. Im Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen, beispielsweise des Geschäftsberichts und der Zwischenfinanzberichte, sowie die Termine der Hauptversammlung, der Jahrespressekonferenz und der Analystenkonferenzen frühzeitig bekannt gegeben. Der Finanzkalender ist auch auf der hinteren Umschlagseite des Geschäftsberichts zu finden.

Nicht-finanzialler Bericht



Auf den folgenden Seiten veröffentlichen wir den Nichtfinanziellen Bericht nach §§ 289b-289e, 315b und c HGB. Dieser gilt für die Daimler AG und den Daimler-Konzern. Er enthält die wesentlichen Informationen zu den Aspekten Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte.

E | Nichtfinanzialler Bericht

Nachhaltigkeit bei Daimler	204	Sozialbelange	215
Unsere Strategie	204	Stakeholder-Engagement	215
Nachhaltige Unternehmensführung	205	Politischer Dialog und Interessenvertretung	216
Nachhaltigkeitsmanagement in der Lieferkette	205		
Umweltbelange	206	Compliance	217
Klimaschutz	206	Unser Compliance Management System	217
Luftreinhaltung	207	Antikorruptions-Compliance	220
Ressourcenschonung	208	Antitrust Compliance	220
Umweltschutz in der Produktion	208	Technical Compliance	221
Mobilitätsdienstleistungen	209	Daten-Compliance	221
Arbeitnehmerbelange	210	Anti Financial Crime Compliance	222
Partnerschaft mit den Beschäftigten	210	Menschenrechts-Compliance	222
Hohe Attraktivität als Arbeitgeber	210		
Wettbewerbsfähige Belegschaft	212		
Gesundheitsmanagement und			
Sicherheit am Arbeitsplatz	214		
		Vermerk über die Prüfung des	
		Nichtfinanziellen Berichts	
			224

Die Angaben in diesem Bericht wurden, soweit im Sinne der gesetzlichen Vorgabe sinnvoll, in Anlehnung an die GRI-Standards der Global Reporting Initiative dargestellt. Bei einzelnen Aspekten dienten interne Vorgaben und Definitionen als Maßstab.

Informationen zu unserem Geschäftsmodell ([S. 74 ff.](#) des Geschäftsberichts 2018) sowie zu nichtfinanziellen Risiken, die mit den in diesem Bericht dargestellten Aspekten verbunden sind (Risiko- und Chancenbericht, [S. 156, 157](#) des Geschäftsberichts 2018), entnehmen Sie bitte dem zusammengefassten Lagebericht im Geschäftsbericht 2018.

Weiterführende Informationen zu unseren Nachhaltigkeitsaktivitäten finden Sie online unter daimler.com/nachhaltigkeit sowie in unserem jährlichen Nachhaltigkeitsbericht, der dort als PDF-Datei abrufbar ist.

Nachhaltigkeit bei Daimler

Nachhaltigkeit ist eines der Grundprinzipien unseres unternehmerischen Handelns und zugleich ein Maßstab für unseren unternehmerischen Erfolg. Eine so verstandene Herangehensweise bedeutet, dass wir die mit Nachhaltigkeit verbundenen Chancen für unseren Geschäftserfolg nutzen und gleichzeitig ökologische und gesellschaftliche Wirkungen in diese Überlegungen mit einbeziehen.

Unsere Strategie

Eine langfristige Strategie und ein wirksames Nachhaltigkeitsmanagement sehen wir als Voraussetzung dafür an, dass wir auch in Zukunft zu den weltweit führenden Automobilherstellern zählen. Nachhaltigkeit ist deshalb als Grundprinzip auf der Ebene der Umsetzung in unserer Unternehmensstrategie verankert.

Um die für unsere Strategie relevanten Nachhaltigkeitsaspekte zu identifizieren und zu priorisieren, führen wir regelmäßig eine mehrstufige Wesentlichkeitsanalyse durch. Sie verbindet unsere eigene Bewertung mit der unserer Stakeholder. Zu Letzteren zählen neben unseren Aktionären und Kreditgebern, Mitarbeitern, Kunden und Lieferanten auch die Politik, Umwelt- und Menschenrechtsorganisationen sowie weitere zivilgesellschaftliche Anspruchsgruppen. Ihre Einschätzung ist stets auch gefragt, wenn es um die Fortschreibung und mögliche Anpassungen im Hinblick auf Nachhaltigkeitsaspekte in unserer Strategie geht.

Im Berichtsjahr haben wir turnusmäßig eine interne Überprüfung mit Blick auf aktuelle Entwicklungen durchgeführt, die die im Berichtsjahr 2017 ermittelte Priorisierung der für uns wesentlichen Handlungsfelder bestätigt hat.

Im Jahr 2018 haben wir die im Vorjahr formulierte Nachhaltigkeitsstrategie 2030 weiter konkretisiert. So wurden die im Jahr 2017 festgelegten Handlungsfelder im Sinne der Verständlichkeit und Eindeutigkeit noch einmal klarer fokussiert. Für unsere Nachhaltigkeitsaktivitäten ergeben sich daraus folgende Schwerpunkte:

- Klimaschutz und Luftqualität
- Ressourcenschonung
- Lebenswerte Städte
- Verkehrssicherheit
- Datenverantwortung
- Menschenrechte
- Integrität, Beschäftigte und Partnerschaften

Diese Schwerpunkte strukturieren unser Nachhaltigkeitsmanagement sowie unsere jährliche Nachhaltigkeitsberichterstattung. Auch bei der Identifizierung wesentlicher Aspekte für den vorliegenden Nichtfinanziellen Bericht sind wir von diesen Handlungsfeldern ausgegangen. Aufgrund abweichender Anforderungen in den für diesen Bericht relevanten Standards und Gesetzen setzen wir hier jedoch teilweise andere Schwerpunkte.

Mit unserer Strategie möchten wir einen Beitrag zur Erreichung der im September 2015 von den Vereinten Nationen verabschiedeten Sustainable Development Goals (SDGs) leisten. Unsere Handlungsfelder und die zugrunde liegenden Nachhaltigkeitsaktivitäten unterstützen insbesondere die folgenden SDGs:

- **SDG 8** – Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum
Durch die Entwicklung und Implementierung eines risikobasierten Managementansatzes zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte in unseren eigenen Einheiten sowie in der Lieferkette unterstützen wir die Durchsetzung menschenwürdiger Arbeit im Sinne des SDG 8.
- **SDG 9** – Industrie, Innovation und Infrastruktur
Durch die Weiterentwicklung des automatisierten und autonomen Fahrens und der damit zu erwartenden Vorteile für Sicherheit und Klimaschutz demonstrieren wir das nachhaltige Potenzial digitaler Innovationen.
- **SDG 11** – Nachhaltige Städte und Gemeinden
Mit Angeboten in den Bereichen Carsharing, Ride-Hailing und der multimodalen Verknüpfung von Mobilitätsangeboten (Mobility-as-a-Service) fördert Daimler nachhaltige Mobilität in urbanen Ballungsgebieten.
- **SDG 12** – Verantwortungsvolle Konsum- und Produktionsmuster
Durch eine erhebliche Reduktion des primären Rohmaterial-einsatzes für elektrische Antriebe sowie die Stärkung der Materialkreisläufe für Primärrohstoffe, die für unser E-Drive-System benötigt werden, stellen wir die Weichen für nachhaltige Produktionsmuster im Sinne dieses SDGs.
- **SDG 13** – Maßnahmen zum Klimaschutz
Mit unserer Initiative »Der Weg zum emissionsfreien Fahren« und den in diesem Zusammenhang gesetzten Reduktionszielen für die Flottenemissionen leisten wir einen Beitrag zum globalen Klimaschutz.

Nachhaltige Unternehmensführung

Unsere Nachhaltigkeitsziele und deren Management sind Bestandteil unserer Corporate Governance und fließen auch in die Ziele von Führungskräften ein.

Unser zentrales Managementgremium für Nachhaltigkeit ist das Corporate Sustainability Board (CSB). Es wird geleitet von Renata Jungo Brüngger, Vorstand für Integrität und Recht, und Ola Källenius, Vorstand für Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung. Die operative Arbeit leistet das Corporate Sustainability Office (CSO), das mit Vertretern aus den Fachbereichen und Geschäftsfeldern besetzt ist.

Integrität, Compliance und rechtliche Verantwortung sind Eckpfeiler unserer nachhaltigen Unternehmensführung und Basis unseres gesamten Handelns. Wir betrachten Integrität und wertebasierte Compliance als feste Bestandteile unserer Unternehmenskultur und unseres Geschäftsalltags, die zum langfristigen Erfolg unseres Unternehmens beitragen. Die Grundlage dafür ist unsere Richtlinie für integres Verhalten. Sie legt die Leitlinien unseres täglichen Handelns fest, bietet unseren Beschäftigten Orientierung und unterstützt sie dabei, auch in schwierigen Geschäftssituationen richtige Entscheidungen zu treffen. Ergänzt wird sie durch weitere interne Grundsätze und Richtlinien.

Die zehn Prinzipien des UN Global Compact stellen eine grundlegende Richtschnur für unsere Geschäftstätigkeit dar. Als Gründungsteilnehmer und Teil der LEAD-Gruppe sind wir dem Global Compact besonders verbunden. Unsere internen Grundsätze und Richtlinien bauen auf diesem internationalen Referenzrahmen sowie weiteren internationalen Prinzipien auf. Zu Letzteren zählen etwa die Kernarbeitsnormen der International Labor Association (ILO) und die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen sowie die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte.

Nachhaltigkeitsmanagement in der Lieferkette

Unsere Standards und Anforderungen

Die in unseren Geschäftsbedingungen integrierten Supplier Sustainability-Standards definieren Anforderungen an Arbeitsbedingungen, Menschenrechte, Umweltschutz und Sicherheit, Geschäftsethik und Compliance. Bei unseren direkten Zulieferern von Waren und Dienstleistungen in aller Welt drängen wir auf deren Einhaltung.

Von Produktionsmaterial-Lieferanten fordern wir ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001, EMAS oder vergleichbaren Standards. Dies fordern wir ebenso risikobasiert von Nicht-Produktionsmaterial-Lieferanten. Beim Tierschutz fordern wir von unseren Zulieferern die Einhaltung der anwendbaren Gesetze und Regelungen. Eine unethische Behandlung wird von uns weder toleriert noch unterstützt. Unsere direkten Lieferanten sind aufgefordert, diese Nachhaltigkeitsstandards einzuhalten, sie ihren Mitarbeitern zu vermitteln und sie auch in ihre vorgelagerten Wertschöpfungsketten hineinzutragen und deren Einhaltung zu kontrollieren. Wir unterstützen sie dabei durch zielgerichtete Informationen und Qualifizierung. Zentrale Informationsplattform für Lieferanten ist unser Daimler Supplier Portal.

Überprüfung der Lieferanten

Unsere Mitarbeiter überprüfen neue Produktionsmaterial-Lieferanten des Einkaufs Trucks & Buses in Risikoländern im Rahmen ihrer Assessments vor Ort zu Nachhaltigkeitsthemen. Bei Mercedes-Benz Cars werden darüber hinaus neue Lieferanten auch in weniger risikobehafteten Ländern von Einkaufs- und Qualitätsmitarbeitern zielgerichtet auf ihre Nachhaltigkeits-Performance überprüft. Wo nötig, wird eine tiefer gehende Überprüfung veranlasst. Die Ergebnisse der Überprüfung werden in Managementgremien besprochen und fließen in die Vergabeentscheidung ein.

Die Einhaltung der Nachhaltigkeitsstandards bei unseren direkten Lieferanten prüfen wir regelmäßig auf Basis einer Risikoanalyse. Nachhaltigkeits- und Compliance-Verstöße bestehender Lieferanten ermitteln wir unter anderem mithilfe einer regelmäßigen Datenbankrecherche. Hinweise auf Fehlverhalten gehen wir systematisch nach. Mithilfe eines Online-Fragebogens befragen wir unsere Hauptlieferanten zusätzlich zu ihrem Nachhaltigkeitsmanagement sowie zur Weitergabe der Anforderungen in der Lieferkette. Anhand der Ergebnisse definieren wir Maßnahmen zur Verbesserung der Nachhaltigkeitsleistung.

Wir haben einen Beschwerdemanagementprozess eingerichtet, der es erlaubt, auch auf mögliche Menschenrechtsverletzungen bei Lieferanten aufmerksam zu machen. Hier arbeiten wir eng mit der Weltarbeitervertretung zusammen. Dazu tragen wir zunächst alle verfügbaren Informationen zusammen und handeln bei begründeten Hinweisen. Die Lieferanten werden aufgefordert, zu den Vorwürfen Stellung zu nehmen, danach bewerten wir den Sachverhalt und ziehen die erforderlichen Konsequenzen. Dies kann bis zur Auflösung einer Geschäftsbeziehung gehen. Es ist aber nicht immer zielführend, die Zusammenarbeit bei Fehlverhalten sofort zu beenden. Oft ist es sinnvoller, zusammen mit dem betroffenen Lieferanten auf eine Verbesserung der Situation hinzuwirken. Davon profitieren auch die Menschen vor Ort. Über den Beschwerdemanagementprozess hinaus können Hinweise auf Fehlverhalten immer an das von Daimler eingerichtete Hinweisgebersystem BPO ( S. 217) gemeldet werden.

Umweltbelange

Umweltschutz gehört zu den wesentlichen Unternehmenszielen unseres Konzerns. Er steht dabei nicht losgelöst von anderen Zielen, sondern ist integraler Bestandteil unserer auf langfristige Wertsteigerung ausgerichteten Unternehmensstrategie. Mit den vom Vorstand verabschiedeten Umwelt- und Energieleitlinien definieren wir unsere Umwelt- und Energiepolitik und bekennen uns darin auch zu einem integrierten Umweltschutz, der an den Ursachen für Umweltbeeinträchtigungen ansetzt und die Auswirkungen der Produktionsprozesse und Produkte auf die Umwelt bereits im Voraus beurteilt und in die unternehmerischen Entscheidungen einbezieht.

Klimaschutz

Ziel

Das Pariser Abkommen zum Klimaschutz verfolgt das Ziel, die weltweite Klimaerwärmung verglichen mit dem vorindustriellen Niveau auf deutlich unter 2 Grad zu begrenzen. Daraus ergibt sich eine signifikante Verschärfung, insbesondere der CO₂-Ziele, für alle Staaten und Branchen. Wir entwickeln für alle Geschäftsfelder spezifische Ziele zur Reduktion der CO₂-Emissionen unserer Produkte. Diese Ziele beziehen sich auf den Zeitraum bis 2030 und gelten für den Daimler-Konzern weltweit.

Unser laufendes Reduktionsziel für den Fahrbetrieb (Tank to Wheel) lautet -44% (2007 bis 2021) für Pkw der Neufahrzeugflotte in Europa. Dieses Ziel verfolgen wir mit unverminderten Anstrengungen weiter.

Maßnahmen

Unser Ziel ist es, Mobilität auch für kommende Generationen sicherzustellen. Dazu wollen wir unseren Kunden möglichst sichere, effiziente und emissionsarme Fahrzeuge und Dienstleistungen anbieten. Ein auf die Anforderungen des Marktes abgestimmter Antriebs-Mix ist hierbei eines der Kernelemente. Die übergeordneten Entwicklungsschwerpunkte für neue, besonders kraftstoffeffiziente und umweltschonende Antriebstechnologien in allen automobilen Geschäftsfeldern haben wir in unserer Initiative »Der Weg zum emissionsfreien Fahren« festgelegt:

- Weiterentwicklung unserer Fahrzeuge mit modernsten Verbrennungsmotoren mit dem Ziel, Verbrauch und Emissionen deutlich zu senken,
- weitere Effizienzsteigerung durch Hybridisierung,
- Elektrofahrzeuge mit Batterie- und Brennstoffzellenantrieb.

Due-Diligence-Prozesse

Eine vom Vorstand verabschiedete Umwelleitlinie formuliert unseren Anspruch: Wir entwickeln Produkte, die in ihrem jeweiligen Marktsegment besonders umweltverträglich und energieeffizient sind. Bereits in den ersten Phasen der Entwicklung entscheidet sich weitgehend, welche ökologischen Lasten ein Fahrzeug verursacht. Je früher die umweltgerechte Produktentwicklung (Design for Environment, DfE) in den Entwicklungsprozess integriert ist, desto effizienter können die Umweltauswirkungen minimiert werden. Die Umweltverträglichkeit stetig zu verbessern ist deshalb eine wichtige Anforderung bei der Festlegung der Produktlastenhefte. Für jedes Fahrzeugmodell und jede Motorisierungsvariante legen diese Lastenhefte die zu realisierenden Eigenschaften und Zielwerte fest. Dazu gehören unter anderem Vorgaben zu Kraftstoff-

verbrauch, CO₂-Emissionen und Grenzwerten für Stickoxide. Im Laufe des Entwicklungsprozesses überprüfen wir regelmäßig die Einhaltung dieser Vorgaben.

In einem unmittelbar unterhalb der Vorstandsebene angesiedelten Gremium bewerten die Verantwortlichen jeder Fahrzeuggattungsbereiche die Ergebnisse dieser Überprüfung und entscheiden über eventuell nötige Korrekturmaßnahmen. Sind Korrekturen erforderlich, wird das jeweils zuständige Leitungsgremium des Geschäftsfeldes einbezogen und bei weiterer Eskalation auch das zuständige Vorstandsmitglied.

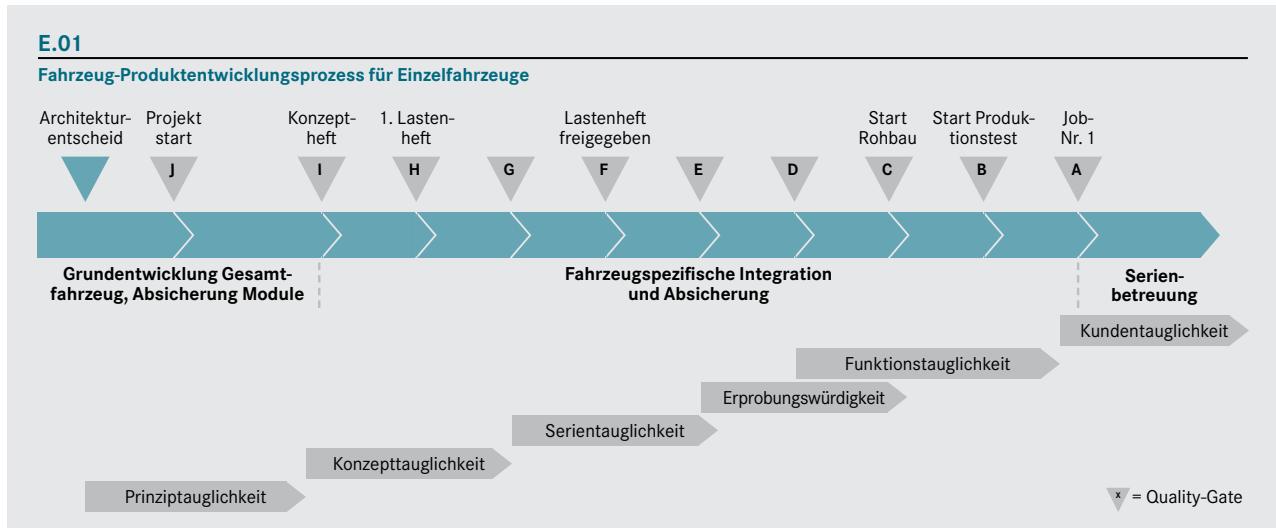
Der CO₂-Prozess in der Fahrzeugentwicklung

Die Einbindung aller fahrzeugbezogenen Ziele, einschließlich der umweltrelevanten Ziele, in den Fahrzeugentwicklungsprozess erfolgt in allen Geschäftsfeldern nach einem ähnlichen Muster. Schaubild  E.01 zeigt beispielhaft das Mercedes-Benz Development System (MDS). Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gibt es in vielen Märkten Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Flottenziele, das heißt ein Gesamtziel für alle im Markt verkauften Neufahrzeuge. Nachfolgend wird die entsprechende Steuerung zur Erreichung des CO₂-Flottenverbrauchszieles am Beispiel Pkw Europa (EU-28) dargestellt.

Maßgeblich für die Zielwerte beim Kraftstoffverbrauch und bei den CO₂-Emissionen sind technologische Möglichkeiten, gesetzliche Vorgaben inklusive der Flottenverbrauchsziele sowie Kundenwünsche. Für die Einhaltung der Ziele sowie die Transparenz des Zielerreichungsgrades ist der CO₂-Steuerkreis verantwortlich, der vom Vorstandsmitglied für Konzernforschung und Mercedes-Benz Cars Entwicklung geleitet wird.

Grundlage für die Berechnung der CO₂-Flottenwerte sind die Verbrauchswerte der am Markt erhältlichen Fahrzeuge sowie die Verbrauchsvorgaben- und -prognosen der noch in der Entwicklung befindlichen Fahrzeuge. In Verbindung mit den Absatzprognosen ergeben sich hieraus die prognostizierten CO₂-Flottenemissionswerte.

Verschiedene äußere Impulse, wie zum Beispiel Änderungen der Absatzstruktur oder auch der politischen Rahmenbedingungen, aber auch Änderungen bei den Verbrauchszielwerten der noch in der Entwicklung befindlichen Fahrzeuge können eine Abweichung von den prognostizierten Zielwerte bewirken. In diesem Fall veranlasst der CO₂-Steuerkreis die Prüfung verschiedener Optionen und entscheidet über die einzuleitenden Maßnahmen. Bei besonders gravierendem Anpassungsbedarf erfolgt eine Eskalation in das zuständige Leitungsgremium. Strategisch umfasst dieser Prozess einen Zeitraum von rund zehn Jahren.



Ergebnis

Im Berichtsjahr sind die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Gesamtflotte von Mercedes-Benz Cars in Europa (EU28 + Island) auf 132 (i. V. 125) g/km (NEFZ) gestiegen.

Durch die Umstellung des gesetzlich vorgegebenen Messzyklus der CO₂-Emissionen der Einzelfahrzeuge von NEFZ auf WLTP hat sich unser Flottenwert deutlich erhöht. Gleichzeitig haben die Verschiebung des Absatzes weg vom Diesel hin zum Benziner sowie der weiter steigende Absatz von größeren SUVs und Allradfahrzeugen den CO₂-Flottenwert erhöht.

Da bis September 2019 alle Fahrzeugmodelle nach WLTP zertifiziert sein werden, rechnen wir für 2019 trotz weiterer Fortschritte bei der Verbrauchsreduzierung unserer Fahrzeuge nur mit einem geringfügig niedrigeren CO₂-Flottenwert, bevor 2020 aufgrund der Fahrzeugelektrifizierung eine deutliche Verringerung des CO₂-Flottenwertes zum Tragen kommen soll.

Der neue Testzyklus WLTP. Seit September 2017 werden alle neuen Pkw-Typen in Europa nach dem »Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure« (WLTP) zertifiziert. Dieses Prüfverfahren beinhaltet gegenüber dem bisherigen »Neuen Europäischen Fahrzyklus« (NEFZ) zahlreiche Änderungen. Dazu gehören unter anderem eine höhere Durchschnitts- und Spitzengeschwindigkeit, mehr Dynamik im Fahrverhalten, gleitende Schwungmassen statt Schwungmassenklassen, ein geringerer Stillstandsanteil sowie die Berücksichtigung von Sonderausstattungen und Ruhstrombedarf. Insgesamt führt all dies zu realitätsnäheren, aber auch höheren Verbrauchsangaben.

Nach den gesetzlichen Vorgaben müssen die Automobilhersteller den CO₂-Ausstoß ihrer Fahrzeugflotten in Europa bis zum Jahr 2021 mittels einer vorgegebenen Formel aus den inzwischen nach WLTP ermittelten Werten auf NEFZ-Werte zurückrechnen. Dies erklärt, warum jedes neue Fahrzeug nach WLTP zertifiziert wird, der europäische CO₂-Flottenwert der Hersteller jedoch nach wie vor als NEFZ-Wert angegeben wird. Es geht dem Gesetzgeber um die Vergleichbarkeit der Hersteller-Flottenwerte, bis ab 2022 ein neuer Grenzwert in Kraft treten wird.

Wir arbeiten weiter intensiv daran, alle gesetzlichen CO₂-Vorgaben zu erfüllen; das gilt auch für die sehr anspruchsvollen EU-Grenzwerte für 2021. Ob diese Flottenziele erreicht werden,

hängt allerdings nicht allein davon ab, dass wir attraktive und hocheffiziente Fahrzeuge mit elektrifiziertem Antrieb anbieten. Vielmehr müssen sich unsere Kunden auch tatsächlich für diese Modelle entscheiden. Um hier bestmöglich aufgestellt zu sein, stellen wir unser Produktpotential durchgängig auf die neuesten Motorengenerationen um und bauen es in Richtung Elektrifizierung durch Plug-in-Hybride und rein elektrische Fahrzeuge aus.

Luftreinhaltung

Ziel

Die Verbesserung der innerstädtischen Luftqualität wird neben dem Klimaschutz auch in Zukunft ein wichtiger Umweltaspekt sein. Der Straßenverkehr hat heute noch einen erheblichen Anteil an straßennahen Stickoxidbelastungen. Grundsätzlich ist es unser Ziel, Emissionsanforderungen möglichst frühzeitig zu erfüllen und potenzielle Risiken für Mensch und Umwelt zu reduzieren.

Maßnahmen

Modernste Technologien ermöglichen es, die Schadstoffemissionen unserer Pkw und Nutzfahrzeuge ständig weiter zu reduzieren. Dabei haben wir konventionelle Benzin- und Dieselmotoren ebenso im Blick wie Hybridfahrzeuge, die konventionelle mit elektrischen Antriebstechnologien verbinden.

Die Einführung der neuen Dieselmotorenfamilien mit dem OM 654, dem OM 656 und dem OM 608 sowie die fortschreitende Elektrifizierung der Antriebe werden wesentlich zur Erreichung der gesetzten Ziele beitragen.

Unser Zukunftsplan Diesel umfasst die Entwicklung von Software-Updates für insgesamt deutlich über 3 Mio. Fahrzeuge in Kundenhand – davon deutlich mehr als 1 Mio. in Deutschland. Mit den Updates verbessern wir das NOx-Emissionsverhalten im realen Fahrbetrieb um 25 bis 30% im Durchschnitt der Fahrzeuge. Der Nachweis dafür erfolgt in dem mit den Behörden abgestimmten Messzyklus (WLTC 1, 2, 3).

Nach Gesprächen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Juni 2018 führt Daimler auf Anordnung des KBA einen verpflichtenden Rückruf für rund

690.000 Fahrzeuge in Europa (davon rund 280.000 in Deutschland) durch. Der überwiegende Teil dieser Fahrzeuge war bereits Bestandteil der im Juli 2017 angekündigten freiwilligen Servicemaßnahme. Die Maßnahmen werden in enger Zusammenarbeit mit den deutschen Zulassungsbehörden durchgeführt.

Daimler unterstützt das Konzept der deutschen Bundesregierung für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität. Mit einem attraktiven Prämienprogramm in den definierten Schwerpunktregionen beschleunigen wir die Erneuerung des Fahrzeugbestands. Daimler leistet damit einen erheblichen Beitrag zum Konzept der Bundesregierung, um etwaige Nachteile für Diesel-Fahrer zu verhindern.

Ebenfalls hat Daimler bereits nach dem Koalitionsbeschluss Anfang Oktober 2018 angekündigt, sich im Rahmen des Konzeptes der deutschen Bundesregierung für saubere Luft und Sicherung der individuellen Mobilität auch an einem Hardwarenachrüstungsprogramm für Diesel-Fahrzeuge in den festgelegten Schwerpunktregionen zu beteiligen. Vor diesem Hintergrund ist Daimler bereit, für Mercedes-Benz Kunden mit Euro-5-Diesel-Fahrzeugen in den Schwerpunktregionen die Kosten einer Hardwarenachrüstung bis zu einem Maximalbetrag von 3.000 Euro zu übernehmen. Die Nachrüstung muss durch einen Drittanbieter entwickelt und angeboten und vom Kraftfahrt-Bundesamt genehmigt werden. Sie muss nachweislich dazu berechtigen, in bestimmten Städten auch in Straßen mit Fahrverboten einzufahren. Daimlers Ziel ist, im Interesse der Kunden für Klarheit zu sorgen, welche Hardwarelösungen von Drittanbietern überhaupt angeboten werden können und zu welchem Zeitpunkt.

Aufstockung des Mobilitätsfonds. Wir haben unsere ursprünglich geplante Beteiligung am »Sofortprogramm Saubere Luft«, das im August 2017 auf dem Nationalen Forum Diesel vereinbart wurde, deutlich aufgestockt: Gemeinsam mit BMW und Volkswagen tragen wir nun den gesamten Anteil der Automobilindustrie.

Lokale Maßnahmen. Daimler konzentriert sich bei den lokalen Maßnahmen insbesondere auf Stuttgart. Beispielsweise unterstützen wir Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie S-Bahn, Stadtbahn oder Bus zur Arbeit fahren. Dank einer Kostenübernahme von Daimler können Beschäftigte des Konzerns seit Januar 2018 an Tagen mit sogenanntem Feinstaubalarm kostenlos den öffentlichen Nahverkehr der Region Stuttgart für die Fahrt zwischen Wohnort und Arbeitsplatz nutzen.

Um die Auswirkungen moderner Dieselmotoren in der Flotte abschätzen und mögliche Fahrverbote in der Zukunft einkalkulieren zu können, haben wir gemeinsam mit der Firma Bosch und in enger Abstimmung mit der Stadt Stuttgart sowie den zuständigen Landesministerien Szenarien zur künftigen Luftqualität am Stuttgarter Neckartor berechnen lassen. Ein Beratergremium aus anerkannten Experten und Hochschul-Lehrern begleitete die Studie, die von der Firma Aviso durchgeführt wurde. Die Grenzwerte am Neckartor werden nach den Szenarien der Studie zwar bis 2020 voraussichtlich nicht erreicht werden. Aber – je nach umgesetztem Maßnahmenpaket – wird der Grenzwert von 40 Mikrogramm/Kubikmeter Umgebungsluft voraussichtlich zwischen 2020 und 2025 dauerhaft eingehalten werden.

Ergebnis

Mit den neuen Dieselmotoren (OM 654, OM 656 und OM 608) erreichen Mercedes-Benz Fahrzeuge durchschnittliche Stickoxidemissionen (NO_x -Emissionen) zwischen 40 und 60 Milligramm pro Kilometer – dies bei Tausenden Kilometern Laufleistung auf der Straße und unter den Bedingungen des Real-Driving-Emissions-Messverfahrens (RDE). Die Werte liegen deutlich unter dem derzeitigen RDE-Grenzwert von 80 Milligramm pro Kilometer mal dem Korrelationsfaktor 2,1 (Stufe 1). Der Korrelationsfaktor wurde per EU-Verordnung festgelegt, um die meist höheren Stickoxidemissionen im realen Betrieb für neue Fahrzeugtypen bis Ende 2019 abzudecken.

Möglich wird dies durch ein innovatives Gesamtpaket aus Motor und Abgasnachbehandlung, das mit der neuen Motoren-Generation seit 2016 konsequent im Markt eingeführt und kontinuierlich weiterentwickelt wird. Organisationen wie die Dekra, der TÜV sowie Fachzeitschriften haben die sehr guten Werte bei Tests auf der Straße vielfach bestätigt.

Ressourcenschonung

Ziel

Um die Umweltverträglichkeit eines Fahrzeugs bewerten zu können, betrachten wir die Emissionen und den Ressourcenverbrauch über den gesamten Lebenszyklus hinweg.

Maßnahmen und Ergebnis

Während der Entwicklung eines Fahrzeugs erstellen wir für jedes Fahrzeugmodell ein Recyclingkonzept, in dem alle Bau- teile und Werkstoffe auf ihre Eignung für die verschiedenen Stufen des Recyclingprozesses hin analysiert werden. Dadurch sind alle Mercedes-Benz Pkw-Modelle gemäß ISO 22 628 zu 85 Prozent stofflich recyclingfähig und zu 95 Prozent verwertbar. Schwerpunkte unseres Engagements im Recyclingbereich sind dabei:

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

Umweltschutz in der Produktion

Ziel

Das Engagement für die Umwelt ist integraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie. Vor diesem Hintergrund haben wir an unseren Produktionsstandorten Umweltmanagementsysteme mit dem Ziel etabliert, effiziente und qualitätsgesicherte Leistungen rechtskonform, umweltschonend und sicher zu erbringen. Des Weiteren werden an allen mehrheitlich im Besitz des Konzerns befindlichen Produktionsstandorten Umwelt- risikobewertungen durchgeführt. Ein hohes Niveau der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes sowie des Ressourcenschutzes (Wassernutzung, Abfallwirtschaft, Bodenschutz) wird angestrebt und durch Daimler-Konzernstandards unterstützt.

E.02**Methodik zur Umweltrisikobewertung****Maßnahmen**

In den vom Vorstand verabschiedeten Umwelt- und Energieleitlinien definieren wir unsere Umwelt- und Energiepolitik und bekennen uns zu einem integrierten Umweltschutz. Dieser setzt an den Ursachen für Umweltbeeinträchtigungen an und berücksichtigt die Auswirkungen der Produktionsprozesse und Produkte auf die Umwelt bereits im Planungs- und Entwicklungsprozess.

Der Umweltschutz in der Produktion wird geschäftsbereichsübergreifend in drei regionalen Gremien koordiniert (Deutschland/Europa, Nord- und Südamerika sowie Asien), die wir zentral steuern. Geregelt wird dies über eine Konzernrichtlinie sowie organisatorische und technische Standards.

Die Überwachung der Umweltleistung erfolgt sowohl durch externe Gutachter (ISO 14001-Zertifizierung, EMAS-Validierung) als auch über interne Umweltrisikobewertungen (Due-Diligence-Prozess). Schulungen führen wir über die jeweilige Standortorganisation durch. Wichtige Inhalte unserer Schulungen sind beispielsweise der Gewässerschutz, die Abwasserbehandlung, das Notfallmanagement bei umweltrelevanten Betriebsstörungen oder die umweltschutzgerechte Planung von Anlagen und Arbeitsstätten.

Due-Diligence-Prozesse

Als Instrument der Umweltrisikovorsorge sowie zur Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen haben wir bereits 1999 eine Methodik zur Umweltrisikobewertung (Environmental Due Diligence) entwickelt. Diese wenden wir seit dem Jahr 2000 konzernweit sowohl intern als auch extern bei Akquisitionsvorbereitungen an. Seither führen wir drei komplette Risikobewertungen an den Produktionsstandorten von Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks und Daimler Buses durch.

2014 begann die vierte Runde der Umweltrisikobeurteilung. Einige neue Risikoaspekte wurden in die Themenfelder integriert. Methode und Tools haben wir jedoch nicht verändert, um die Vergleichbarkeit mit den Resultaten der bereits durchgeführten Bewertungen zu gewährleisten. ↗ **E.02**

Ergebnis

Nach festgelegten, standardisierten Vorgehensweisen werden so sämtliche Produktionsstandorte im Rhythmus von fünf Jahren besucht und evaluiert. Es folgen Berichte an die Werk- und Geschäftsfeldleitungen sowie ein jährliches Controlling des Umsetzungsstandes der Empfehlungen zur Risikominimierung an den Standorten. Auf diesem Weg streben wir für alle Produktionsstandorte von Daimler weltweit einen verpflichtenden hohen Umweltstandard an.

Im Jahr 2018 wurden die Produktionsstandorte des Geschäftsfelds Detroit Diesel Remanufacturing und einige CKD-Werke von MBC evaluiert. Schwerpunktgergebnisse lagen in den Bereichen Fachgerechte Lagerung von Gefahrstoffen und Explosionsschutz.

Mobilitätsdienstleistungen

Neben einer hohen Umweltverträglichkeit unserer Produkte und einer umweltschonenden und effizienten Produktion streben wir auf dem »Weg zum emissionsfreien Fahren« auch die Umsetzung innovativer Mobilitätsdienstleistungen an. Wir haben deshalb eine Reihe zukunftsweisender Mobilitätskonzepte entwickelt und treiben innovative Ansätze voran – vom Carsharing-Anbieter car2go über die Mobilitätsplattform moovel und die Taxi-App mytaxi bis hin zu unserer Beteiligung an FlixBus und zum Bussystem Bus Rapid Transit (BRT). Zuletzt hinzugekommen sind 2018 mit ViaVan ein On-Demand Ridesharing-Dienst mit zwei Standorten in Großbritannien, eine Kooperation mit CaoCao, dem chinesischen Ride-Hailing-Service mit mehr als 17 Millionen registrierten Nutzern, sowie die Beteiligung an Turo, dem US-Marktführer für Carsharing mit Privatfahrzeugen. Die Carsharing-Plattform hat bereits fünf Millionen Nutzer. Die Verschmelzung mit der deutschen Peer-to-Peer-Carsharing-Plattform Croove, an der Daimler ebenfalls beteiligt ist, soll dem US-Unternehmen den Markteintritt in Deutschland erleichtern.

Das von Daimler und BMW geplante gemeinsame Joint Venture für Mobilitätsdienstleistungen kommt Schritt für Schritt voran. Mittlerweile haben wir die Zustimmung der Behörden für das gemeinsame Unternehmen erhalten. Der Zusammenschluss unserer On-Demand-Mobilitätsdienste in den Bereichen Carsharing, Ride-Hailing, Parking, Charging und Multimodalität mit den Mobilitätsservices von BMW soll unseren Aktivitäten zur Ausweitung und Verbesserung der Mobilitätsdienstleistungen einen zusätzlichen Schub verleihen.

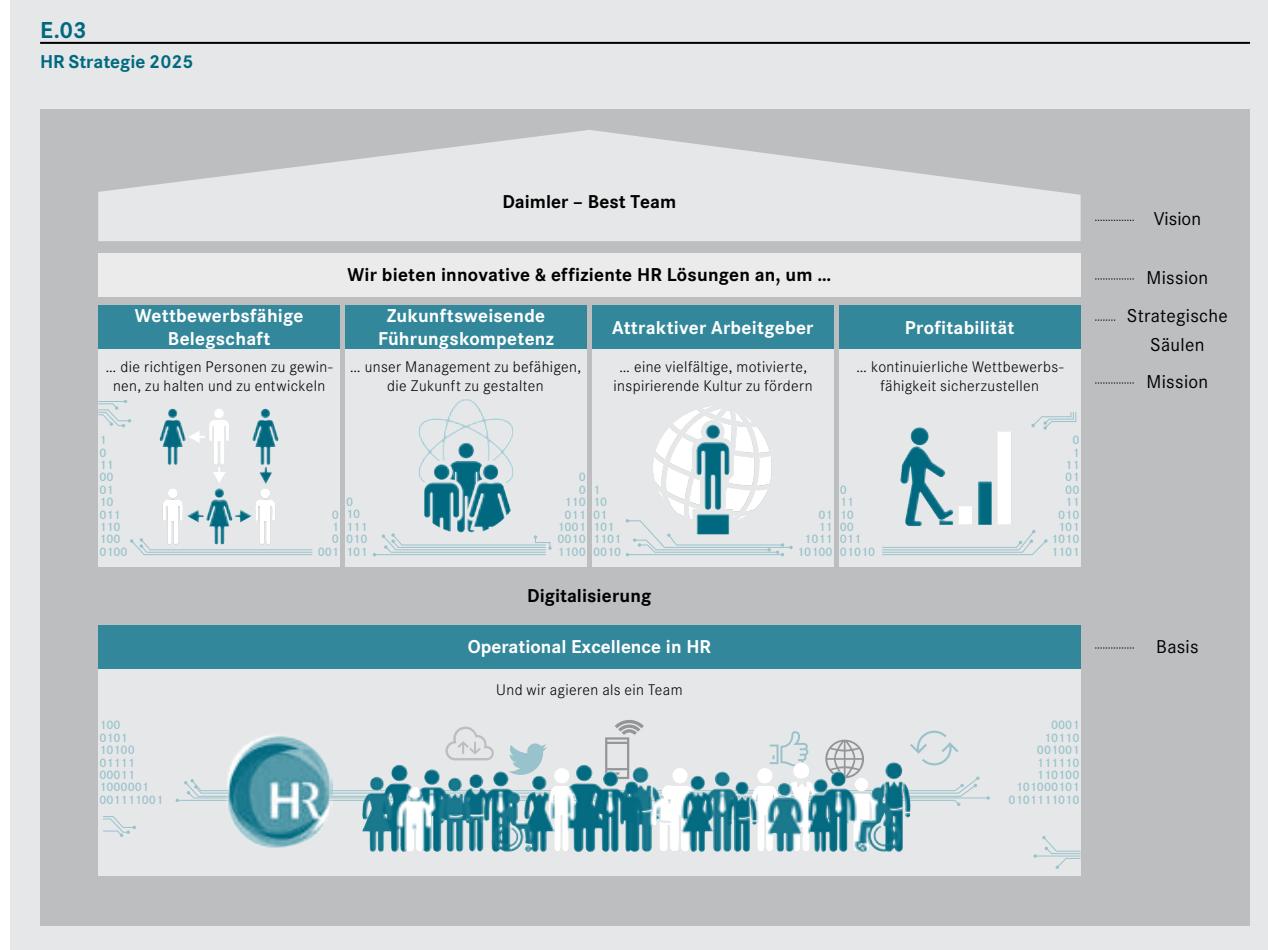
Arbeitnehmerbelange

Der Erfolg der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften hängt in hohem Maße vom Einsatz und Können unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Weltweit tragen über 298.000 Menschen zu diesem Erfolg bei, indem sie ihre Vorstellungen und Ideen in die jeweiligen Tätigkeiten und Arbeitsprozesse einbringen und Impulse zu Verbesserungen und Innovationen geben. Vertrauliche Beziehungen zu den Beschäftigten sind für uns daher mehr als ein ethischer und gesetzlicher Anspruch: Ohne sie könnten wir unser Geschäft nicht erfolgreich führen.

Allgemeine Kennzahlen zur Entwicklung der Beschäftigtenzahlen sind im Kapitel »Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter« des Lageberichts dargestellt.  S. 113f.

Um qualifizierte Kräfte gewinnen, entwickeln und halten zu können, arbeiten wir ständig daran, unsere Attraktivität als Arbeitgeber weiter zu festigen. Unsere Führungskräfte sollen ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu Höchstleistungen motivieren. Deshalb ist es für uns entscheidend, exzellente Führungskompetenzen im Management zu verankern. Daneben wollen wir unsere soziale Verantwortung wahrnehmen und in unserem globalen Unternehmen Vielfalt leben.

Eine professionelle Human-Resources-Organisation und effiziente betriebliche Prozesse sind die Basis für die Umsetzung dieser übergeordneten Ziele, aus denen wir zentrale Handlungsfelder abgeleitet haben. Als Steuerungsinstrument nutzen wir vor allem unsere HR-Scorecard. Dabei geben Key-Performance-Indikatoren zu demografischer Entwicklung, Diversity und Krankenfehlstand Aufschluss über die Nachhaltigkeit von Personalmaßnahmen und Prozessen in den einzelnen Handlungsfeldern.



Partnerschaft mit den Beschäftigten

Es ist unser Ziel und Anspruch, unseren Beschäftigten partnerschaftlich zu begegnen, ihre Interessen zu respektieren und sie ins Unternehmensgeschehen einzubeziehen, indem wir sie laufend informieren und an Entscheidungsprozessen beteiligen. Um dies umzusetzen, orientieren wir uns nicht nur an den Arbeits- und Sozialstandards der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), sondern vor allem auch an unseren »Grundsätzen der sozialen Verantwortung«. Darin verpflichten wir uns unter anderem, zentrale Arbeitnehmerrechte einzuhalten – von der Achtung der Chancengleichheit bis hin zum Recht auf gleichen Lohn für gleichwertige Arbeit. Verstöße gegen diese Grundsätze nimmt das Hinweisgebersystem BPO entgegen und kanalisiert je nach Zuständigkeit die weitere Verfolgung.

Unsere Beschäftigten haben das Recht, sich gewerkschaftlich zu organisieren – auch in Staaten, in denen die Koalitionsfreiheit nicht gesetzlich geschützt ist. Mit Arbeitnehmervertretern und Gewerkschaften arbeiten wir konstruktiv zusammen. Wichtige Partner sind dabei die Betriebsräte an den Standorten, der Europäische Betriebsrat und die Weltarbeitervertretung (World Employee Committee). Für die Daimler AG gelten für alle Beschäftigten kollektivrechtliche Vereinbarungen, konzernweit für die Mehrheit unserer Beschäftigten.

In unterschiedlichen Gremien informieren wir die Arbeitnehmervertreter regelmäßig über die wirtschaftliche Lage und über alle wichtigen Veränderungen der Daimler AG und des Konzerns. Im Hinblick auf die Auswirkungen von Entscheidungen auf die Beschäftigten treffen wir Vereinbarungen mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretungen. In Deutschland sind hierzu umfangreiche Regelungen im Betriebsverfassungsgesetz verankert. Bei entscheidenden Veränderungen unterrichten wir unsere Beschäftigten frühzeitig.

Als Ergebnis des fortlaufenden Dialogs zwischen Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung konnte 2015 die Gesamtvereinbarung »Zukunftssicherung Daimler« erneut abgeschlossen werden. Diese bis 2020 gültige Einigung beinhaltet die an vielen Standorten der Daimler AG abgeschlossenen Zukunftsbildvereinbarungen mit konkreten Investitionszusagen, flexiblen Personaleinsatzmodellen sowie mit der Möglichkeit, auf punktuelle Erhöhungen des Personalbedarfs zu reagieren. Auf dieser Basis können wir Marktchancen nutzen und Nachfrageschwankungen besser abfedern. Die Gesamtbetriebsvereinbarung »Zukunftssicherung« schließt betriebsbedingte Beendigungskündigungen für alle Beschäftigten der Daimler AG in Deutschland bis Ende 2020 grundsätzlich aus.

Eine Ausweitung dieser Zukunftssicherung ist auch fester Bestandteil des »Projekts Zukunft« zur Neuaufstellung unseres Konzerns. Dies erfolgt in enger Abstimmung mit den Arbeitnehmervertretern. Im Falle einer Realisierung des »Projekts Zukunft« würde die bei der Daimler AG bestehende Beschäftigungssicherung für die Beschäftigten der Daimler AG, der Mercedes-Benz AG sowie der Daimler Truck AG bis 2029 verlängert; damit wären betriebsbedingte Beendigungskündigungen grundsätzlich bis zum 31.12.2029 für alle Beschäftigten ausgeschlossen, die von einem Betriebsübergang im Rahmen der Umsetzung der neuen Konzernstruktur betroffen sind und diesem nicht widersprechen.

Hohe Attraktivität als Arbeitgeber

Unsere Aktivitäten und Maßnahmen zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität zielen darauf ab, im Wettbewerb um fähige Talente ausreichend Fach- und Führungskräfte mit entsprechender Qualifikation für unser Unternehmen zu gewinnen und sie an das Unternehmen zu binden. Kernziele sind dabei, eine attraktive und faire Vergütung sicherzustellen sowie für eine Arbeitskultur zu sorgen, die die Leistungsfähigkeit, Motivation und Zufriedenheit der Mitarbeitenden und Führungskräfte fördert.

Attraktive und faire Vergütung

Weltweit vergüten wir geleistete Arbeit in allen Konzerngesellschaften nach den gleichen Grundsätzen. Unsere globale Vergütungsrichtlinie, die für alle Mitarbeitergruppen gilt, legt Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen für die Ausgestaltung der Vergütungssysteme fest, deren Einhaltung durch interne Audits stichprobenartig überprüft wird. Innerhalb des so abgesteckten Rahmens berücksichtigen wir auch die Gegebenheiten der lokalen Märkte, denn wir wollen markt- und branchenübliche Gehälter und Zusatzeleistungen bieten. Die Höhe des Entgelts richtet sich nach den Aufgaben und Leistungen der Beschäftigten sowie nach ihrer Qualifikation und Erfahrung. Weder Geschlecht noch Herkunft, sondern allein Funktion und Verantwortung der Beschäftigten zählen für uns bei der Festlegung des Entgelts.

Im Fall tariflicher Bindungen gewähren die Daimler AG und ihre Konzerngesellschaften meist zusätzlich freiwillige Leistungen, die mit den jeweiligen Arbeitnehmervertretungen vereinbart werden. Hierzu gehören vor allem arbeitgeberfinanzierte Beiträge zur Altersversorgung sowie eine Beteiligung am Erfolg der jeweiligen Gesellschaft. So erhalten die anspruchsberechtigten Beschäftigten bei der Daimler AG für das Jahr 2018 eine Ergebnisbeteiligung in Höhe von 4.965 € (2017: 5.700 €). Darüber hinaus können unsere Beschäftigten vielfältige sportliche sowie soziale Einrichtungen in Anspruch nehmen – von Plätzen in einer der Kindertagesstätten für den Nachwuchs bis hin zur Sozialberatung in persönlichen Notlagen.

Im Jahr 2018 wurden im Konzern aufgewendet:

- 18.329 Mrd. € für Löhne und Gehälter (davon Daimler AG 11.569 Mrd. €),
- 3.332 Mrd. € für soziale Sicherheit (davon Daimler AG 1.849 Mrd. €),
- 0,8 Mrd. € für Altersversorgung, bei einer durchschnittlichen Belegschaft von 298.465 Beschäftigten (davon Daimler AG 151.879 Beschäftigte).

Moderne Arbeitsbedingungen

Die Arbeitszeit, der Arbeitsort, das Arbeitsumfeld und der Grad der Selbstbestimmung der Beschäftigten sowie eine moderne Führungskultur prägen die Arbeitsbedingungen zunehmend. Für unsere Beschäftigten gilt in der Regel eine tarifvertraglich oder betrieblich festgelegte Arbeitszeit. Mehrarbeit erfolgt in Deutschland grundsätzlich nur im Rahmen einer vorausschauenden Bedarfsplanung und muss grundsätzlich von den Arbeitnehmervertretern genehmigt werden. Generell legen wir Arbeitszeiten so an, dass das Gehalt auch bei phasenweise wechselndem Arbeitsumfang stabil bleibt. Dafür sorgt ein Zeitkontensystem.

Flexibel arbeiten

Die heutigen Lebens- und Arbeitsbedingungen fordern eine flexible Gestaltung der Arbeitszeit nach individuellen Bedürfnissen. Unser Ansatz lautet deshalb: Leistung fordern und fördern, nicht Anwesenheit. So stärken wir die Leistungsfähigkeit unserer Mitarbeitenden und Führungskräfte gerade im Hinblick auf die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben.

Auch über die Möglichkeit zum mobilen Arbeiten unterstützen wir die Flexibilität und Selbstbestimmung der Beschäftigten. Seit Dezember 2016 gilt bei der Daimler AG hierzu eine Gesamtbetriebsvereinbarung. Sie gewährt ein Recht auf mobiles Arbeiten, sofern es die Arbeitsaufgabe erlaubt.

Daneben fördern wir das Job-Sharing, bei dem sich zwei Beschäftigte eine Aufgabe oder eine Stelle teilen und gemeinsam bis zu 60 Wochenstunden arbeiten können. Gerade für Führungskräfte ist dies ein Weg, Beruf und Privatleben zu vereinbaren.

Betriebsvereinbarungen der Daimler AG erlauben es den Mitarbeitenden überdies, ihre Berufstätigkeit mehrere Jahre lang für eine Qualifizierungsmaßnahme, ein Sabbatical oder für die häusliche Pflege eines Angehörigen zu unterbrechen – mit der Zusage, danach wieder bei der Daimler AG einzusteigen zu können.

Wir ermutigen alle Beschäftigten in Elternzeit, anschließend an ihren Arbeitsplatz im Unternehmen zurückzukehren, denn wir wollen nicht auf ihr Wissen und ihre Erfahrung verzichten. Mit circa 705 betriebsnahen Krippen- und circa 200 Kooperationsplätzen in Deutschland sowie einer Zusammenarbeit für die Vermittlung von Kinderbetreuung unterstützen wir unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dabei, passende Lösungen für die Betreuung ihres Nachwuchses zu finden.

Im Jahr 2018 nahmen rund 3.800 Beschäftigte der Daimler AG das Angebot der Elternzeit wahr. Die Möglichkeit einer Freistellungsphase nutzten rund 400 Beschäftigte. Über 250 Beschäftigte auf Team-, Abteilungs- oder Bereichsebene arbeiteten Ende 2018 in einem Job-Sharing-Modell.

Leadership 2020 – Weiterentwicklung der Führungskultur

Unser Geschäft wandelt sich rasant. Um auch in Zukunft erfolgreich zu sein, entwickeln wir unsere Zusammenarbeit und Führungskultur weiter. So haben wir im Jahr 2016 die Initiative Leadership 2020 gestartet. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aus über 23 Nationen, verteilt über alle Führungsebenen, arbeiteten an der künftigen Daimler-Führungskultur. Orientierung geben dabei neue Führungsprinzipien, die das Unternehmen unter anderem schneller und flexibler machen sollen sowie seine Innovationskraft stärker fördern. In acht sogenannten Game Changern werden gezielt Abläufe, Prozesse und Strukturen hinterfragt und verändert. In den Vorstandssitzungen der Daimler AG wird regelmäßig über das Voranschreiten der Initiative diskutiert und über notwendige Weichenstellungen entschieden.

Erfolgreiche Mitarbeiterbefragung

Ein wichtiger Gradmesser dafür, wo wir aus Sicht unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter aktuell stehen – und was wir künftig noch besser machen können –, ist unsere konzernweite Mitarbeiterbefragung, die für die Durchführung in 2018 neu

konzipiert wurde. Im September 2018 waren fast 300.000 Beschäftigte in mehr als 50 Ländern eingeladen, ihr Feedback abzugeben. Unternehmensweit haben wir eine Beteiligungsquote von 80 Prozent und damit den bisher höchsten Wert in einer konzernweiten Mitarbeiterbefragung bei Daimler erreicht. Diese ausgezeichnete hohe Beteiligung zeigt das Interesse der Belegschaft, sich aktiv in die Weiterentwicklung des Unternehmens einzubringen. 75 Prozent unserer Kolleginnen und Kollegen, die an der Befragung teilgenommen haben, sind mit Daimler als Arbeitgeber zufrieden oder sehr zufrieden und stolz darauf, bei Daimler zu arbeiten. Die hohe Bindung unserer Beschäftigten an unser Unternehmen zeigt sich auch in der Betriebszugehörigkeit: Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit der Daimler-Beschäftigten ist im Berichtsjahr leicht gesunken und erreichte 15,8 Jahre (i. V. 16,1 Jahre). In Deutschland waren die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Jahresende 2018 im Durchschnitt seit 19,4 (i. V. 19,5) Jahren bei Daimler beschäftigt, in der Daimler AG seit 20,2 (i. V. 20,3) Jahren. Außerhalb Deutschlands lag die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit bei 10,6 (i. V. 11,0) Jahren. Unsere weltweite Fluktuationsrate bezifferte sich im Jahr 2018 auf 4,9% (i. V. 5,1%).

Wettbewerbsfähige Belegschaft

Erfolgreich sind wir nur mit einer kompetenten und leistungsfähigen Belegschaft. Unser Ziel ist es deshalb, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter laufend weiterzuentwickeln und sie wettbewerbsfähig zu halten. Dieses Ziel setzen wir durch Maßnahmen in vier übergeordneten Handlungsfeldern um: Diversity Management, Nachwuchssicherung, Qualifizierung sowie Gesundheitsmanagement und Sicherheit am Arbeitsplatz.

Diversity Management

Die Vielfalt und Unterschiedlichkeit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist für uns die Basis eines leistungsfähigen Unternehmens. Das Diversity Management ist daher Teil unserer Unternehmensstrategie. Durch die unterschiedlichen Talente und Kompetenzen unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter schaffen wir die Voraussetzungen dafür, als global agierendes Unternehmen der Vielfalt unserer Kunden, Lieferanten und Investoren gerecht zu werden.

Mehr als 298.000 Menschen aus über 160 Nationen bilden bei Daimler eine lebendige Mischung aus Kulturen und Lebensweisen. Diese Vielfalt nutzen wir, um Teams optimal zusammenzusetzen. Die Mehrheit unserer Führungskräfte im Ausland stammt aus der jeweiligen Region. Wir fördern die kulturelle Vielfalt unserer Belegschaft durch weltweite Personaleinsätze, Mentorings, Trainings zur interkulturellen Kompetenz sowie ein gezieltes Recruiting. Mehr als ein Drittel der Einstellungen über unser bisheriges Trainee-Programm CAREer entfallen auf internationale Kandidaten.

Wir wollen den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bis 2020 auf mindestens 20% erhöhen. Derzeit sind über 18% unserer Führungskräfte im mittleren und oberen Management weiblich. Für die Daimler AG haben wir in einer Gesamtbetriebsvereinbarung zur Frauenförderung Zielkorridore für den Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft, der Berufsausbildung und den Führungsebenen 4 und 5 vereinbart. Um unsere Ziele zu erreichen, haben wir ein regelmäßiges internes Berichts- und Planungssystem installiert.

Die Generationenvielfalt im Unternehmen wird durch ein höheres Rentenzugangsjahr und ein längeres Berufsleben zunehmen. Der Altersdurchschnitt unserer Beschäftigten lag im Jahr 2018 weltweit bei 42,7 (i.V. 42,8) Jahren. Bei der Daimler AG waren unsere Beschäftigten durchschnittlich 44,8 (i.V. 44,7) Jahre alt. Mit der demografischen Entwicklung wird der Altersdurchschnitt in den nächsten Jahren weiter ansteigen. Langfristig gesehen wird der Anteil der älteren Beschäftigten aber wieder geringer, wenn viele aus der Generation der »Babyboomer« altersbedingt das Unternehmen verlassen werden. Wir sehen diesen Wandel als Chance und passen die Rahmenbedingungen entsprechend an. Unser Generationenmanagement setzt auf Maßnahmen, die den Erhalt der Leistungsfähigkeit und die Gesundheit der Jüngeren und Älteren ebenso fördern wie die Zusammenarbeit zwischen den Generationen.

Vierteljährlich diskutiert der Vorstand über die Aktivitäten und Ergebnisse des Diversity Managements. Mit externen Stakeholdern tauschen wir uns im Rahmen unserer Mitwirkung in der Charta der Vielfalt aus, zu deren Gründungsmitgliedern wir zählen.

Nachwuchssicherung

Daimler geht bei seiner Nachwuchssicherung ganzheitlich vor. Unsere MINT-Bildungsinitiative »Genius« begeistert auf vielfältige Art und Weise Kinder und Jugendliche für Technikthemen. Zudem gibt Genius Lehrkräften durch praxisnahe Unterrichtsmaterial, interaktive Technik-Workshops und Fortbildungsangebote Impulse, den Unterricht abwechslungsreich und zukunftsorientiert zu gestalten.

Über die technische und kaufmännische Ausbildung oder das Duale Studium hinaus sind wir mit einer Vielzahl von Aktivitäten überall dort präsent, wo heute Talente angesprochen werden. Über Social Media, Hackathons, Wettbewerbe und Praktika bieten wir umfangreiche und individuelle Kontaktmöglichkeiten zum Unternehmen.

Nach dem Studium sind der Direkteinstieg oder INspire – eine Serie verschiedener internationaler Talentprogramme – attraktive Möglichkeiten, in unserem Unternehmen durchzustarten. Jedes unserer Talentprogramme bietet einen bereichsübergreifenden Einblick, erstklassige Trainings und persönliches Coaching. »INspire – the Leaders' Lab« beispielsweise richtet sich an Berufseinsteiger mit erster Praxiserfahrung, die sich gezielt auf eine Führungsposition im Unternehmen vorbereiten möchten.

Daimler bietet seit 2007 ein konzerneigenes Trainee-Programm unter dem Namen CAREer an. Das 2018 eingeführte Talentprogramm »INspire – the Leaders' Lab« löst dieses ab und richtet sich an einen Teilnehmerkreis mit einem stärkeren Führungs-fokus. Im Jahr 2018 haben wir 23 Talente im Rahmen von INspire eingestellt, davon 48 % Frauen und 40 % internationale Teilnehmer. Zusätzlich sind während der Übergangsphase noch 40 CAREer-Teilnehmer gestartet. Davon waren 24 Frauen und 17 internationale Kandidaten.

Mit unserer gewerblich-technischen und kaufmännischen Berufsausbildung sowie unserem Studienangebot im Rahmen der Dualen Hochschule, das über 180 Studierende im Jahr 2018 zählte, decken wir den größten Teil der benötigten Nachwuchs-kräfte in Deutschland ab.

E.04

Frauenanteil

	2018	2017
in Prozent		
Frauenanteil (weltweit)	19,1	18,5
Frauenanteil (Daimler AG)	16,6	16,1
Frauenanteil in Führungspositionen Ebene 4 (Daimler AG)	19,2	18,0
Frauenanteil in leitenden Führungspositionen Ebene 1-3 (weltweit)	18,8	17,6
Frauenanteil in der zweiten Management- ebene unterhalb des Vorstands (Daimler AG)	14,4	11,9
Frauenanteil in der ersten Management- ebene unterhalb des Vorstands (Daimler AG)	11,8	8,7
Frauenanteil im Vorstand	25,0	25,0
Frauenanteil im Aufsichtsrat	30,0	25,0

E.05

Unfallkennzahlen¹

	2018	2017
Unfallhäufigkeit		
Arbeitsunfälle (weltweit)	3.152	2.766
Unfallhäufigkeit (weltweit, Anzahl aller Betriebsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag pro 1 Million Anwesenheitsstunden)	Quote	7,7 7,5
Unfallbelastung (weltweit, Anzahl der Ausfalltage pro 1 Million Anwesenheitsstunden)	113	106
Todesfälle aufgrund von Betriebsunfällen		
Todesfälle von Mitarbeitern aufgrund von Betriebsunfällen ²	1	0
Todesfälle bei Fremdarbeitskräften aufgrund von Betriebsunfällen	0	1
1 Erfassungsquote Daimler Produktionsstandorte (Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Daimler Buses, Mercedes-Benz Vans) weltweit: > 99 %.		
2 Leider mussten wir im Jahr 2018 einen tödlichen Betriebsunfall eines Mitarbeiters in Deutschland verzeichnen.		

Ende 2018 beschäftigten wir konzernweit 8.061 Auszubildende (i. V. 8.097), davon 4.009 (i. V. 4.409) bei der Daimler AG. Im Berichtsjahr haben bei der Daimler AG 1.265 (i. V. 1.278) junge Menschen eine Ausbildung aufgenommen; 1.191 (i. V. 1.197) wurden nach der Ausbildung übernommen. Die Kosten für die Ausbildung umfassten für die Daimler AG im Jahr 2018 124 (i. V. 114) Mio. €.

Mit Programmen wie »Facharbeiter im Fokus« und dem Meister-nachwuchs-Entwicklungsprogramm stellen wir eine umfas-sende Qualifizierung nach einheitlichen Standards sicher. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhalten die Möglichkeit, für sich eine berufliche Perspektive zu entwickeln und konkrete Entwicklungsziele zu planen. Der nachhaltige Erfolg unseres Unternehmens ist eng verbunden mit der Qualität unserer Führungskräfte. Daher richten wir einen besonderen Fokus auf die Entwicklung von Nachwuchsführungskräften. Das Führungs-potenzial unserer Nachwuchskräfte wird im Rahmen von PV44 – unserem internen Assessmentcenter – sowie des Meis-ternachwuchs-Entwicklungsprogramms nach einem einheit-lichen Standard standortübergreifend validiert. Das für Personal zuständige Mitglied des Vorstands lässt sich regelmäßig über Maßnahmen und Ergebnisse im Ausbildungsbereich und über den Entwicklungsweg von Trainees berichten.

Qualifizierung

Unsere Beschäftigten haben die Möglichkeit, sich während ihres gesamten Berufslebens – fachlich wie persönlich – weiter-zubilden und zu qualifizieren. Grundsätzlich sprechen Füh-ruungskraft und Mitarbeiter mindestens einmal im Jahr miteinander über Qualifizierungsthemen und vereinbaren passende Maßnahmen. Bei der Daimler AG wird die betriebliche Weiter-bildung durch die Gesamtbetriebsvereinbarung Qualifizierung geregelt. Sie sieht auch vor, dass Beschäftigte das Unternehmen für bis zu fünf Jahre verlassen können, um sich weiterzuquali-fizieren, wobei wir die Möglichkeit des Wiedereinstiegs garan-tieren. 2018 nutzten rund 430 Beschäftigte diese Chance.

Für die Qualifizierung von Fach- und Führungskräften in der Produktion sind unsere Produktionsstandorte verantwortlich. Der Bereich Global Training sichert und stärkt die Kompetenz unserer Mitarbeiter in der Mercedes-Benz Vertriebsorganisation. Im Jahr 2018 haben weltweit in mehr als 80 Ländern über 800 Mercedes-Benz Trainer rund 210.000 Teilnehmende qualifiziert. Insgesamt werden jährlich 1,3 Mio. Trainings absolviert.

Das Programm der Daimler Corporate Academy begleitet den Konzern auf dem Weg zu einer neuen Führungskultur und Arbeitswelt. Insgesamt 65.800 Fach- und Führungskräfte weltweit haben sich 2018 mit der Corporate Academy persönlich und fachlich weiterentwickelt. 2018 haben wir bei der Daimler AG 123 Mio. € (i. V. 121 Mio. €) in die Qualifizierung unserer Beschäftigten investiert; im Durchschnitt wurden die Mitarbeiter 3,2 Tage (i. V. drei Tage) im Jahr qualifiziert.

Gesundheitsmanagement und Sicherheit am Arbeitsplatz

Unser Ziel ist es, die Gesundheit und körperliche Unversehrtheit unserer Beschäftigten dauerhaft zu erhalten. Dazu gelten im Daimler-Konzern weltweit einheitliche, auf Prävention aus-gerichtete Standards.

Im Rahmen des Gesundheitsmanagements der Daimler AG ent-wickeln wir vorausschauende Lösungen und setzen sie um – vom arbeitsplatznahen »Daimler GesundheitsCheck« über die ergonomische Arbeitsplatzgestaltung bis hin zum IT-System, das die dauerhafte Wiedereingliederung von Mitarbeitern mit gesundheitlichen Einschränkungen erleichtert.

Verantwortlich für Arbeitsmedizin und Arbeitssicherheit, betriebliche Gesundheitsförderung, Ergonomie, Sozialberatung und Integrationsmanagement ist unser Bereich Health & Safety. Daneben sind das Gesundheitsmanagement und der Arbeitsschutz auch Gegenstand unserer Risikomanagement-systeme. Unsere betriebliche Gesundheitsförderung zielt darauf ab, die Beschäftigten zu einem gesunden Lebensstil zu moti-vieren und ihre Eigenverantwortung in Gesundheitsfragen zu stärken. Kampagnen, Beratungs- und Qualifizierungsangebote sowie Maßnahmen in den Bereichen Therapie und Rehabilitation fördern dies weltweit. Alle deutschen Werke verfügen über angegliederte Gesundheitszentren auf dem Werksgelände oder kooperieren mit Gesundheitszentren in Werksnähe.

Die Arbeitssicherheit bei Daimler ist auf allen Ebenen verankert und wird mit einem großen Portfolio an Maßnahmen zur Prä-vention von Arbeitsunfällen, arbeitsbedingten Erkrankungen und Berufskrankheiten adressiert. Unser Center of Competence Safety legt dafür konzernweite Richtlinien fest. Um integrierte Verfahren und Systeme etablieren und weiterentwickeln zu können, haben wir wesentliche Arbeits- und Gesundheitsschutz-prozesse standardisiert. Jede Führungskraft bei Daimler ist dafür verantwortlich, dass alle internen Richtlinien und gesetz-lichen Vorschriften zum Arbeits- und Gesundheitsschutz ein-gehalten werden.

Jede Organisationseinheit im Daimler-Konzern muss regelmäßig Arbeitsschutzziele verabschieden und umsetzen. Grundlage dafür sind unsere global geltenden Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie unsere Arbeitsschutzstrategie und die Ergebnisse von internen Audits und Reviews. Die Inhalte und Kriterien unseres internen Arbeitsschutzmanagementsystems entsprechen den Standards der ISO 45001 und werden regel-mäßig aktualisiert.

In regelmäßigen Abständen erhält der Vorstand einen Health & Safety-Bericht und wird unter anderem monatlich über die Entwicklung der Unfallkennzahlen informiert. Ein Konzernkrisen-stab, in den auch der Vorstand eingebunden ist, ermöglicht ein schnelles Reagieren auf Ereignisse wie etwa schwerwiegende Unfälle oder Pandemien.

Sozialbelange

Als globaler Automobilkonzern sind wir in einem Umfeld aktiv, in dem vielschichtige soziale, gesellschaftliche und politische Einflüsse wirksam sind. Um zukunftsfähig zu sein, müssen wir unsere Unternehmensbelange in Politik und Gesellschaft verständlich machen und selbst auch auf die Anliegen gesellschaftlicher Gruppen eingehen. Deshalb pflegen wir den Austausch mit unseren Stakeholdern und vertreten unsere Interessen in einem offenen und fairen Dialog mit der Politik.

Stakeholder-Engagement

Es ist uns wichtig, kontinuierlich mit allen unseren Interessengruppen im Gespräch zu bleiben, um verschiedene Perspektiven auf unser Nachhaltigkeitsengagement zusammenzutragen, Zukunftstrends früh aufzugreifen und Erfahrungen auszutauschen. Dabei geht es auch darum, kontroverse Themen bereits sehr früh konstruktiv zu diskutieren. Im Mittelpunkt steht für uns immer ein für beide Seiten erfolgreicher und zielführender Dialog. Voraussetzung dafür ist die Identifikation unserer Stakeholder. Stakeholder sind für uns Personen und Organisationen, die rechtliche, finanzielle, ethische und ökologische Erwartungen an Daimler haben. Kriterium für deren Identifikation und Gewichtung ist, inwieweit eine Person oder Gruppe durch die Entscheidungen unseres Unternehmens beeinflusst wird oder umgekehrt bei Entscheidungen unseres Unternehmens Berücksichtigung findet. Unsere primären Stakeholder sind Aktionäre und Kreditgeber, Mitarbeiter, Kunden sowie Zulieferer. Darüber hinaus tauschen wir uns regelmäßig mit zivilgesellschaftlichen Gruppen wie Nichtregierungsorganisationen aus. Aber auch mit Verbänden, Gewerkschaften, Medien, Analysten, Kommunen, Anwohnern, Nachbarn unserer Standorte wie auch mit Vertretern aus Wissenschaft und Politik pflegen wir den Kontakt. ↗ **E.06**

Dialog auf Konzernebene

Um den Dialog mit unseren Stakeholdern konzernweit zu implementieren, haben wir klare Verantwortlichkeiten und Kommunikationswege für den Austausch festgelegt sowie spezifische Dialogformen etabliert. Der proaktive Dialog mit unseren Stakeholdern wird von Experten aus dem Ressort Integrität und Recht initiiert und von unseren Nachhaltigkeitsgremien koordiniert.

Ein wesentliches Instrument des Dialogs mit unseren Stakeholdern ist der »**Daimler Sustainability Dialogue**«. Seit 2008 findet dieser jährlich in Stuttgart statt und bringt Stakeholder aus verschiedenen Bereichen mit Mitgliedern des Daimler-Vorstands und des Managements zusammen. In verschiedenen Workshops wird über ausgewählte Nachhaltigkeitsthemen diskutiert und gemeinsam an deren Weiterentwicklung gearbeitet. Die für die Themen verantwortlichen Daimler-Repräsentanten nehmen die Impulse auf, lassen sie unterjährig in Zusammenarbeit mit den Stakeholdern in ihre Arbeit einfließen und berichten auf der Folgeveranstaltung über die Fortschritte. Im Berichtsjahr haben wir den »Daimler Sustainability Dialogue« in Stuttgart bereits zum elften Mal durchgeführt. Dabei widmete sich der Vorabend der Veranstaltung den mit Elektromobilität verbundenen Nachhaltigkeitsfragen. Zudem erarbeiteten Experten aus verschiedenen Bereichen im Rahmen eines kreativen Ideen-Workshops zum Thema »Smart Cities« nachhaltige Lösungen für alltägliche, urbane Probleme. Am Haupttag diskutierten rund 200 Stakeholder in acht Arbeitsgruppen zu Themen wie Datenethik, Marktdurchdringung von E-Fahrzeugen und Digitalisierung in der Arbeitswelt.

Als global agierendes Unternehmen haben wir uns das Ziel gesetzt, Nachhaltigkeitsstandards weltweit in unseren Geschäftseinheiten und Fachbereichen zu implementieren. Daher organisieren wir den »Daimler Sustainability Dialogue« auch in anderen Ländern. Internationale Dialogveranstaltungen fanden bereits in China, Japan, den USA und Argentinien statt. Im Berichtsjahr tauschten sich über 200 Stakeholder zum sechsten Mal beim »Daimler Sustainability Dialogue« in Peking aus. Dabei wurde über Themen aus den Bereichen nachhaltige Produktion, Innovation, Künstliche Intelligenz sowie Integrität und Recht diskutiert.

Ein wichtiger Impulsgeber für unsere Nachhaltigkeitsarbeit ist darüber hinaus seit 2012 der **Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung**. Seine Mitglieder sind externe Experten aus Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Wirtschaft. Sie begleiten den Integritäts- und Corporate-Responsibility-Prozess bei Daimler konstruktiv-kritisch und unabhängig aus der Außenperspektive. Der Beirat tagt in regelmäßigen Abständen und tauscht sich sowohl mit Mitgliedern des Vorstands als auch mit Verantwortlichen der jeweiligen Fachbereiche aus. Die Mitglieder verfügen über ein vielschichtiges Expertenwissen und Erfahrungen zu Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie zu diversen menschenrechtlichen und ethischen Fragestellungen. Im Berichtsjahr standen unter anderem die Weiterentwicklung der Integritätskultur, Elektromobilität, Beschwerdemechanismen, Mobilitätsdienstleistungen und Datenverantwortung auf der Agenda des Beirats.

Des Weiteren sind wir in regelmäßigem Kontakt mit Vertretern der Zivilgesellschaft sowie mit anderen Unternehmen. Neben den von uns initiierten Dialogen engagieren wir uns auch in diversen Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen. Hierzu gehören für uns an erster Stelle der UN Global Compact und econsense – Forum Nachhaltige Entwicklung der deutschen Wirtschaft.

Für den Dialog mit unseren Stakeholdern nutzen wir außerdem Online- und Print-Medien, Expertengespräche, Workshops sowie lokale und regionale Dialogveranstaltungen.

Neben dem institutionalisierten Dialog werden Anfragen von Stakeholdern zu diversen Nachhaltigkeitsthemen direkt und dezentral durch einzelne Fachbereiche und Geschäftseinheiten bearbeitet. Dadurch schaffen wir die Nähe zum operativen Geschäft und können fachliches Know-how ohne Umwege einfließen lassen. Über einzelne Anfragen wird auch in Sitzungen unserer Nachhaltigkeitsgremien berichtet, um sie so auch in strategische Entscheidungen unseres Nachhaltigkeitsmanagements einzubringen. Die Gremien koordinieren außerdem bei fachübergreifenden Themen den Dialog mit unseren Anspruchsgruppen.

Dialog auf kommunaler und regionaler Ebene

Wir stehen auch mit Anspruchsgruppen an unseren Standorten im Austausch. Anlass- und projektbezogen greifen wir Fragen, Bedenken, Kritik und Anregungen von Stakeholdern auf und stellen uns einem ergebnisoffenen Dialog. Zudem führen wir proaktiv Dialog- und Informationsveranstaltungen zu aktuellen Themen durch. Die Ergebnisse der Dialoge fließen in die weiteren unternehmerischen Entscheidungen und deren Umsetzung ein. Ein aktuelles Beispiel ist die zukunftsfähige Weiterentwicklung des Werkes Rastatt. Der Fokus liegt dabei auf der Transformation in Richtung Elektromobilität, wofür zusätzliche Flächen benötigt werden. Gemeinsam mit der Stadt Rastatt haben wir nach Optionsflächen in Werksnähe gesucht und hierbei Betroffene und beteiligte Akteure wie Natur- und Umweltschutzverbände, Eigentümer, Pächter, Nachbargemeinden und Behörden aktiv in den Prozess eingebunden sowie Hinweise der Teilnehmer aufgenommen. Wir halten die Öffentlichkeit mit vielfältigen Dialog- und Informationsveranstaltungen, wie zum Beispiel Bürgerdialogen, persönlichen Sprechstunden oder Werksführungen, auf dem Laufenden.

Politischer Dialog und Interessenvertretung

Als weltweit tätiges Unternehmen sind wir vielfältigen politischen Veränderungen und Entscheidungen unterworfen, die unser geschäftliches Handeln beeinflussen. Deshalb ist es für die Zukunftssicherung des Daimler-Konzerns wichtig, dass wir die Interessen unseres Unternehmens im offenen und vertrauensvollen Dialog mit Regierungen, Verbänden und Organisationen sowie gesellschaftlichen Gruppen vertreten. In dieser Überzeugung greifen wir deren Anregungen auf und berücksichtigen auch ihre Sichtweise in unserem Handeln.

Unsere Grundsätze für den politischen Dialog und die Interessenvertretung bilden die Basis für ein verantwortungsbewusstes, verlässliches und ehrliches Handeln mit dem Ziel, unternehmerische und gesellschaftliche Interessen in Einklang zu bringen. Dazu gehört etwa die Neutralität im Umgang mit politischen Parteien und Interessenvertretungen. In unseren Gesprächen mit politischen Entscheidern geht es uns darum, mehr Planungssicherheit zu erreichen und unsere Ideen in gesellschaftliche Veränderungsprozesse einzubringen. Im Mittelpunkt

stehen für uns Themen wie Fahrzeugsicherheit, Emissionsregulieren, neue Mobilitätskonzepte oder die Elektromobilität. Handelspolitik, standortspezifische Fragen sowie die Bildungs- und Personalpolitik sind weitere Schwerpunkte.

Unsere Managementrichtlinie »Lobbying und politische Zuwendungen/Parteispenden« regelt unter anderem die Anwendung von Instrumenten der politischen Interessenvertretung. Politische Interessenvertretung bedeutet Interessenvertretung im Dialog mit Entscheidungsträgern, beispielsweise mit gewählten oder nominierten Politikern, Regierungsmitgliedern, Vertretern politischer Interessengruppen, Handelsorganisationen, Verbänden und Amtsträgern. Die Mitarbeit in Fachgremien auf Arbeitsebene sowie der Produktvertrieb an Ministerien, Behörden und Diplomaten im Rahmen der operativen Geschäftstätigkeit fallen nicht unter die politische Interessenvertretung.

Zentrale Koordinierungsstelle für den Dialog mit der Politik auf nationaler wie internationaler Ebene ist der Bereich Politik und Außenbeziehungen im Ressort des Vorstandsvorsitzenden. Die Arbeit dieses Bereichs wird in einem weltweiten Netzwerk mit Büros in Berlin, Brüssel, Peking, Singapur, Stuttgart und Washington sowie Konzernrepräsentanten in wichtigen Märkten organisiert. Um eine inhaltlich abgestimmte politische Interessenvertretung sicherzustellen und eine unkoordinierte Ansprache von politischen Zielgruppen zu vermeiden, müssen sich Mitarbeiter beim Bereich Politik und Außenbeziehungen registrieren lassen.

Auch durch das unternehmensweite »Register für angemeldete Lobbyisten« wollen wir sicherstellen, dass unsere politische Interessenvertretung mit geltenden Vorschriften und ethischen Standards im Einklang steht. Es unterstützt zudem die Erfüllung der Registrierungspflichten bei öffentlichen Einrichtungen.

Spenden an politische Parteien verstehen wir als ein Element unserer gesellschaftlichen Verantwortung und als Beitrag zur Demokratie. Wir vergeben diese Parteispenden nach gelgendem Recht. Sie erfolgen stets auf der Basis eines Vorstandsbeschlusses. Wie in den Vorjahren haben wir im Jahr 2018 die politischen Parteien in Deutschland mit insgesamt 320.000 Euro gefördert. Davon erhielten CDU und SPD je 100.000 Euro, FDP, CSU sowie BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN je 40.000 Euro.

E.06

Exemplarische Instrumente unseres Stakeholder-Dialogs

Information	Dialog	Participation
<ul style="list-style-type: none"> - Daimler-Nachhaltigkeitsbericht sowie regionale Berichte (zum Beispiel Daimler China Sustainability Report) - Nachhaltigkeits-Newsletter und -magazine - Umwelterklärungen der Werke - Presse- und Öffentlichkeitsarbeit - Unternehmenswebsite - Blogs und Social Media - Social Intranet und interne Kommunikation - Werksführungen, Empfänge, Mercedes-Benz Museum 	<ul style="list-style-type: none"> - Jährlicher »Daimler Sustainability Dialogue« (Deutschland/Regionen) - Lokaler Dialog mit Anwohnern und Kommunen - Interne Dialogveranstaltungen zu Integrität und Compliance - Daimler Supplier Portal - Mitgliedschaften in Nachhaltigkeitsinitiativen und -netzwerken - Mitarbeit im BDI-Arbeitskreis zu Künstlicher Intelligenz - Fachtagungen zu gesellschaftlichen Themen und Debatten - Anlass- und projektbezogene Gespräche - Neue Dialogformate zu Zukunftsfragen: Thinktanks, Hackathons, Ideenwettbewerbe 	<ul style="list-style-type: none"> - Konsultation von Stakeholdern in thematischen Arbeitsgruppen - Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung - Peer Review im Rahmen von Nachhaltigkeitsinitiativen wie UN Global Compact

Compliance

Wertebasierte Compliance ist ein unverzichtbarer Teil unseres Geschäftsalltags und bedeutet für uns, sich an Gesetze und Regeln zu halten. Unser Anspruch ist es, dass weltweit alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Aufgaben stets im Einklang mit den gültigen Gesetzen, Regeln, freiwilligen Selbstverpflichtungen und unseren Werten erfüllen. Dies haben wir in unserer Richtlinie für integres Verhalten verbindlich festgeschrieben. Schwerpunktziele unserer Compliance-Aktivitäten sind die Einhaltung aller geltenden Antikorruptionsvorschriften, die Wahrung und Förderung des fairen Wettbewerbs, die Übereinstimmung mit gesetzlichen und regulatorischen Vorgaben bei der Produktentwicklung, die Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie die Beachtung der Datenschutzgesetze, die Einhaltung von Sanktionsvorgaben und die Prävention von Geldwäsche.

Unser Compliance Management System

Unser Compliance Management System (CMS) umfasst grundlegende Prinzipien und Maßnahmen zur Förderung regelkonformen Verhaltens im Unternehmen. Es orientiert sich an nationalen und internationalen Standards und gilt weltweit in allen Bereichen und Mehrheitsbeteiligungen der Daimler AG. Das CMS besteht aus sieben Elementen, die aufeinander aufbauen.

↗ **E.07**

Unsere Compliance-Werte und -Ziele

Ziel unseres CMS ist es, unser Unternehmen und seine Mitarbeiter auf dem Fundament unserer Integritätskultur vor unangemessenem und rechtswidrigem Verhalten zu schützen. Entsprechende Maßnahmen werden von unseren Compliance- und Rechtsorganisationen festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen in angemessener Weise Rechnung tragen.

⌚ **S. 116**

Unsere Compliance-Organisation

Unsere Compliance- und Rechtsorganisationen haben sich zum Ziel gesetzt, die konzernweite Einhaltung geltender Regeln und Gesetze sicherzustellen. Unsere Compliance-Organisation ist divisional und regional, unsere Rechtsorganisationen regional und entlang der Wertschöpfungskette aufgestellt. So können wir unsere Geschäftsfelder optimal unterstützen und beraten. Hierfür steht jeweils ein funktionaler, divisionaler oder regionaler Ansprechpartner zur Verfügung. Zusätzlich achtet ein weltweites Netzwerk lokaler Ansprechpartner darauf, dass unsere Standards eingehalten werden, und unterstützt das lokale Management der Daimler-Geschäftseinheiten und -Vertriebsgesellschaften dabei, unser Compliance-Programm vor Ort umzusetzen.

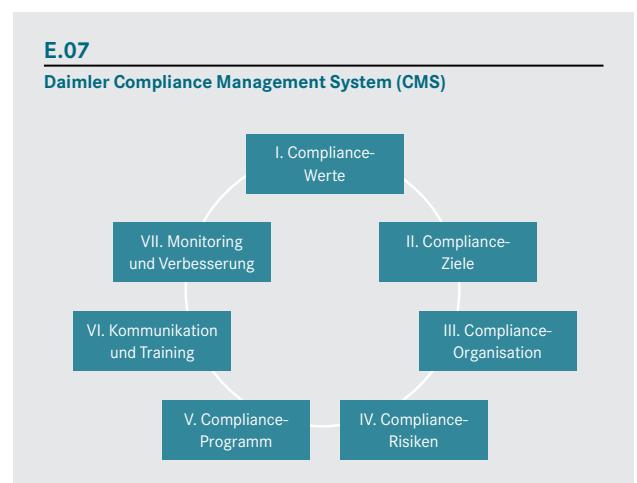
Compliance-Risiken

Das Ziel, Compliance-Risiken zu minimieren, verfolgen wir systematisch. Alljährlich analysieren und evaluieren wir alle unsere Geschäftseinheiten in Bezug auf derartige Risiken. Basis für die Analyse sind zentral zusammengeführte Informationen zu den Geschäftseinheiten, die bei Bedarf um weitere, individuell erhobene Informationen ergänzt werden. Die Ergebnisse der Analyse dienen als Grundlage unserer Risiko-steuerung.

Compliance-Programm

Unser Compliance-Programm umfasst Prinzipien und Maßnahmen, um Compliance-Risiken zu reduzieren und Verstöße gegen Regeln und Gesetze zu vermeiden. Die einzelnen Maßnahmen bauen auf den Erkenntnissen der systematischen Compliance-Risikoanalyse auf. Hierbei werden insbesondere folgende Schwerpunkte gesetzt:

Das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) ermöglicht es weltweit Beschäftigten sowie externen Hinweisgebern, Regelverstöße zu melden. Es nimmt Hinweise entgegen, die rund um die Uhr per E-Mail, postalisch oder über ein Meldeformular übermittelt werden können. In Brasilien, den USA und Südafrika steht zudem eine externe gebührenfreie Hotline zur Verfügung. Sofern lokal rechtlich zulässig, kann die Meldung auch anonym erfolgen. In Deutschland können Hinweise auch über einen externen Neutralen Mittler an das Hinweisgebersystem BPO gemeldet werden. Diese Funktion ist mit einer unabhängigen Rechtsanwältin besetzt. Über Hinweise an das Hinweisgebersystem BPO werden wir auf mögliche Risiken und konkrete Regelverstöße mit hohem Risiko für das Unternehmen und die Beschäftigten aufmerksam und können damit Schaden abwenden. Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie hat das Ziel einer fairen und transparenten Vorgehensweise, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für den Betroffenen als auch den Schutz des Hinweisgebers berücksichtigt. Um das Vertrauen in unser Hinweisgebersystem BPO zu erhöhen und es intern stetig weiter bekannt zu machen, setzen wir auf



kontinuierliche Kommunikationsmaßnahmen. Dazu gehören regelmäßige Mitarbeiterinformationen zu Art und Anzahl gemeldeter Verstöße, die Bereitstellung von Informationsmaterial, etwa länderspezifischen Infocards, ein Erklärfilm in zehn Sprachen sowie Dialogveranstaltungen an unseren Standorten.

Im Berichtsjahr wurde der BPO-Prozess weiterentwickelt. Mit risikobasierter Erstbeurteilung und standardisierten Prozessen sollen Hinweise mit hohem Risiko noch schneller identifiziert und effektiv bearbeitet werden. Um gesellschaftliche sowie rechtliche Entwicklungen mit einzubeziehen, wurden in diesem Zusammenhang auch die Fallkategorien aktualisiert und um neue Kategorien erweitert. 89 BPO-Fälle wurden 2018 neu angelegt. Insgesamt 101 Fälle wurden geschlossen, davon 60 als »zutreffend«. Bei diesen Fällen hat sich ein konkreter Anfangsverdacht bestätigt. Davon gehörten unter anderem fünf Fälle der Kategorie »Korruption«, sieben der Kategorie »Diebstahls-, Untreue- und Bereicherungsdelikte von erheblichem Umfang oder Wert« sowie sieben Fälle der Kategorie »Schaden über 100.000 €« an. Ein weiterer Fall fiel in die Kategorie »physische Verletzung«.

Bei den als zutreffend geschlossenen Fällen wird unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit und Fairness über entsprechende Maßnahmen entschieden. Fairness als wichtigster Grundsatz im Gesamtprozess gilt dabei sowohl gegenüber den Hinweisgebern als auch den Betroffenen. Das bedeutet, dass Betroffene nicht vorverurteilt werden. Solange ein Verstoß nicht nachgewiesen ist, gilt die Unschuldsvermutung. Zudem werden Hinweisgeber, die sich an das BPO wenden, geschützt. Sie müssen nicht befürchten, dass ihnen ihre Meldung negativ ausgelegt wird.

Zu den Personalmaßnahmen im Berichtsjahr 2018 gehörten mündliche sowie schriftliche Ermahnungen, Abmahnungen, Aufhebungsverträge sowie ordentliche und außerordentliche Kündigungen.

Compliance unserer Geschäftspartner

Wir formulieren klare Compliance-Anforderungen auch an unsere Geschäftspartner, denn integres und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Deshalb achten wir bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner darauf, dass sie die Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Im Geschäftsjahr 2018 haben wir unseren weltweit standardisierten Prozess der effektiven und effizienten Prüfung aller neuen und bestehenden Geschäftspartner (Business-Partner-Due-Diligence-Prozess) abschließend implementiert. Das kontinuierliche Monitoring zielt darauf ab, die Identifikation von möglichen Integritätsverstößen der Geschäftspartner zu gewährleisten. Unterläuft ein Partner unsere Standards, behalten wir uns vor, die Zusammenarbeit beziehungsweise den Auswahlprozess der Geschäftspartner zu beenden. Außerdem entwickeln wir gemeinsam mit unseren Einkaufsbereichen stetig unsere Prozesse zur Auswahl und Zusammenarbeit mit Lieferanten weiter. Hier gelten unsere weltweiten Daimler-Supplier-Sustainability-Standards. Basierend auf diesen Standards und unserer Verhaltensrichtlinie wurde im Berichtsjahr ein spezifisches »Supplier Compliance Awareness Module« entwickelt, das unseren Lieferanten zugeschickt wird. Es orientiert sich an dem bereits seit 2016 bestehenden, allgemeinen »Compliance Awareness Module« für Vertriebspartner, das diese für aktuelle Compliance-Anforderungen sensibilisieren soll. Siehe auch  daimler.com/nh/ugb

Kommunikation und Training

Unser umfangreiches Schulungsangebot basiert auf der Richtlinie für integres Verhalten. Wir legen unser Trainingsprogramm auf Basis eines jährlichen Planungsyklus fest, der von der Bedarfsanalyse bis zur Evaluation den gesamten Schulungsprozess berücksichtigt. Unser Trainingsprogramm umfasst unter anderem die Themen Integrität, Compliance (inklusive Korruptionsprävention und Technical Compliance), Datenschutz und Kartellrecht. Je nach Risiko und Zielgruppe bieten wir Präsenzschulungen oder auch digitale Lernmethoden wie zum Beispiel webbasierte Trainings an.

Allen Mitarbeitern in kontrollierten Daimler-Mehrheitsgesellschaften steht ein webbasiertes zielgruppenorientiertes Trainingsprogramm zur Verfügung, das aus unterschiedlichen Modulen besteht. Neben einem Basismodul enthält das Trainingsprogramm ein spezifisches Modul für Führungskräfte sowie Expertenmodule zum Beispiel zu Kartellrecht, Datenschutz, Technical Compliance und internen Sachzuwendungen sowie zu funktionsspezifischen Themen, zum Beispiel im Einkauf und im Vertrieb. Das Programm wird sukzessive zielgruppenspezifisch erweitert.

Die Mitarbeiter in der Verwaltung sind verpflichtet, die für ihre Rolle und Funktion relevanten Module zu absolvieren. Die jeweiligen Module werden ihnen dabei zentral beziehungsweise automatisch zugewiesen. Dies geschieht bei Einstellung, Beförderung oder bei einem Wechsel in eine Jobfunktion mit erhöhtem Risiko, sodass personelle Veränderungen abgedeckt werden. Regulär muss das Programm circa alle drei Jahre absolviert werden. Gewerbliche Mitarbeiter können das webbasierte Trainingsprogramm freiwillig absolvieren.

Das webbasierte Trainingsangebot wird durch Präsenztrainings ergänzt, die von zentralen oder lokalen Trainingsverantwortlichen durchgeführt werden. Unserem internen Trainernetzwerk geben wir modulare Trainingsunterlagen und Materialien zur methodischen Umsetzung an die Hand, zum Beispiel Trainerleitfäden oder Erklärvideos. Diese können zielgruppenspezifisch und je nach der Risikoklassifizierung der beteiligten Funktionen eingesetzt werden. Im Jahr 2018 gab es bei Präsenz- und webbasierten Trainings insgesamt rund 220.000 Teilnehmer unterschiedlicher Hierarchieebenen.

Darüber hinaus stellen wir für unsere Beschäftigten in den Compliance- und Rechtsorganisationen zielgruppenspezifische Qualifizierungsmaßnahmen bereit. Ferner erhalten alle neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in unseren Compliance- und Rechtsorganisationen eine umfassende Einführung im Rahmen eines »Onboarding«-Programms.

Mit all diesen Trainingsmaßnahmen unterstützen wir die langfristige Verankerung von integrem und regelkonformem Verhalten im Unternehmen und geben unseren Mitarbeitern Hilfestellungen im Umgang mit konkreten Themen aus der Praxis. Gleichermaßen gilt für die Daimler-App rund um Integrität, Compliance und Recht, auf die alle Mitarbeiter mit iOS-Firmengeräten zugreifen können. Sie ermöglicht unter anderem den mobilen Zugriff auf Informationen zu Korruptionsprävention und Kartellrecht und wird im kommenden Geschäftsjahr um weitere Themen ergänzt.

Auch für Aufsichts- und Managementfunktionen werden Informations- und Qualifizierungsmaßnahmen angeboten. Im Rahmen des Onboarding-Programms für neue Mitglieder des Aufsichtsrates der Daimler AG wurden die neuen Mitglieder im Berichtsjahr unter anderem über das Antitrust-Compliance-Programm und das Technical Compliance Management informiert. Zudem hat der Chief Compliance Officer dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats über den Status des Compliance Management Systems berichtet. Auch neue Aufsichtsratsmitglieder von Daimler-Beteiligungsgesellschaften wurden 2018 über verschiedene Compliance-, Datenschutz- und Integritäts-themen informiert und im Rahmen des Onboarding-Programms »Know Your Responsibilities« für die Wahrnehmung von Compliance-Themen wie beispielsweise Antikorruption und für Integritätsaspekte in den Gesellschaften geschult. Neu ernannte Mitglieder der Geschäftsleitungen von Daimler-Mehrheitsgesellschaften erhalten einen kompakten Überblick zu wichtigen Aspekten der Unternehmensführung mit dem sogenannten Corporate Governance Navigator. Das zielgruppenorientierte Modul unterstützt die Teilnehmer in ihrer neuen Rolle durch Informationen zu Aufgaben, Verantwortlichkeiten, Ansprechpartnern und Anlaufstellen im Zusammenhang mit zentralen Themen des Ressorts Integrität und Recht sowie angrenzender Bereiche.

Neben internen Trainingsmaßnahmen bieten wir im Rahmen unseres Schulungsprogramms je nach Risiko Geschäftspartnern spezielle Trainings zu Integrität und Compliance inklusive Korruptionsprävention an. Diese Schulungen werden als web-basierte Trainings oder Präsenztrainings durchgeführt. Die Geschäftspartner werden hierzu von Daimler informiert und eingeladen.

Monitoring und Verbesserung

Alljährlich überprüfen wir die Angemessenheit und Wirksamkeit unseres Compliance Management Systems und passen es an weltweite Entwicklungen, veränderte Risiken und neue rechtliche Anforderungen an. Wesentliche Kernprozesse kontrollieren wir zusätzlich unterjährig anhand von Leistungsindikatoren (Key Performance Indicators, KPI) wie etwa der Prozessdauer oder -qualität, für deren Bestimmung unter anderem die Einhaltung formeller Erfordernisse und die Vollständigkeit der Inhalte überprüft werden. Darüber hinaus berücksichtigen wir auch die Erkenntnisse aus unabhängigen internen sowie externen Prüfungen und nehmen an ausgewählten Benchmark-Studien teil.

Gegebenenfalls erforderliche Verbesserungsmaßnahmen werden auf dieser Basis festgelegt, durch die jeweils verantwortlichen Geschäftseinheiten umgesetzt und nach der Umsetzung regelmäßig auf ihren Erfolg überprüft. Über die Ergebnisse dieses Monitorings werden die zuständigen Führungsgremien laufend unterrichtet.

Einbindung der Unternehmensführung

Unsere divisionalen beziehungsweise regionalen Compliance-Verantwortlichen berichten an den Chief Compliance Officer. Dies gewährleistet ihre Unabhängigkeit von den Geschäftsfeldern. Der Chief Compliance Officer, der Group General Counsel und der Vice President Legal Product & Technical Compliance berichten direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Regelmäßig berichten sie zudem an den Vorstand der Daimler AG, unter anderem über den Status des Compliance Management Systems und dessen Weiterentwicklung, über den Status des Hinweisgebersystems und nach Bedarf zu weiteren Themen. Des Weiteren berichtet der Group General Counsel regelmäßig an das Antitrust Steering Committee sowie das Group Risk Management Committee, an das auch der Chief Compliance Officer und der Vice President Legal Product & Technical Compliance berichten.

Wesentliche nichtfinanzielle Berichtsthemen

Korruption unterbinden, Kartellabsprachen verhindern, die Einhaltung technischer Vorgaben sicherstellen, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung bekämpfen und die Einhaltung von Sanktionsvorgaben absichern – dies sind für uns wesentliche Themen, für deren Bearbeitung wir ein Compliance Management System (CMS) eingeführt haben. Unser Data Compliance Management System, das wir aktuell aufbauen, basiert ebenfalls auf dem Daimler-CMS. Zudem orientiert sich unser konzernweiter Ansatz zur Wahrung und Achtung der Menschenrechte am CMS.

Antikorruptions-Compliance

Daimler hat sich verpflichtet, Korruption im eigenen unternehmerischen Handeln zu bekämpfen. Bei der Bekämpfung von Korruption geht es neben der Einhaltung von Gesetzen auch um die Beachtung der OECD-Konvention gegen Bestechung ausländischer Amtsträger (1997) sowie der UN-Konvention gegen Korruption (2003). Als einer der Gründungsteilnehmer des UN Global Compact haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, daran mitzuwirken, dass nicht nur wir selbst, sondern auch unsere Geschäftspartner den Handlungsprinzipien des UN Global Compact folgen. Dabei gilt es vor allem, die Korruption weltweit zu bekämpfen, um dadurch beeinträchtigte gesellschaftliche Verhältnisse zu verbessern und einen fairen Wettbewerb zu ermöglichen. Unser Antikorruptions-Compliance-Programm basiert auf unserem umfassenden Compliance Management System. Dieses weltweit angewandte System beinhaltet insbesondere ein integriertes Risk Assessment, das interne Informationen wie das Geschäftsmodell einer Einheit und externe Informationen, zum Beispiel den Korruptionswahrnehmungsindex von Transparency International, berücksichtigt. Dazu kommen risikobasierte Maßnahmen zur Vermeidung von Korruption in allen Geschäftsaktivitäten (zum Beispiel die Prüfung von Geschäftspartnern und Transaktionen) sowie die besondere Sorgfalt im Umgang mit Behörden und Amtsträgern. Ein besonderer Schwerpunkt der Maßnahmen zur Risikominimierung liegt dabei auf Vertriebsgesellschaften in Hochrisikoländern sowie Geschäftsbeziehungen zu Großhändlern und Generalvertretern weltweit.

Die Verantwortung für die Umsetzung der Maßnahmen sowie die Aufsichtspflicht liegen beim Management der jeweiligen Gesellschaft. Dieses arbeitet eng mit den Fachbereichen des Ressorts Integrität und Recht zusammen.

Daimler stellt weltweit an alle seine Aktivitäten die gleichen strengen Anforderungen. Zudem entwickeln wir unsere Methoden und Prozesse kontinuierlich weiter und sensibilisieren weltweit unsere Mitarbeiter durch vielfältige Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen für die Bedeutung von Antikorruption. Weitere Informationen zu Kommunikation und Trainings:

 S. 218

Antitrust Compliance

Funktionierender und ungehinderter Wettbewerb ist einer der Grundpfeiler unseres Gesellschafts- und Wirtschaftssystems. Er schafft Wachstum und Arbeitsplätze und stellt sicher, dass wir alle als Verbraucher moderne Produkte zu fairen Preisen erhalten. Unser konzernweites Antitrust-Compliance-Programm ist an nationalen und internationalen Standards ausgerichtet. Es umfasst einen weltweit gültigen Daimler-Standard, der verbindlich definiert, wie wettbewerbsrechtliche Fragestellungen zu beurteilen sind. Er orientiert sich an den Maßstäben der europäischen Kartellbehörden und Gerichte. Auf diese Weise wollen wir in allen Ländern ein einheitliches Compliance- und Beratungsniveau sicherstellen mit dem Ziel, dass alle gelgenden lokalen sowie internationalen Kartellgesetze eingehalten werden.

Mit einer von unserer Rechtsabteilung eingerichteten Beratungs-Hotline sowie mit Leitfäden und Praxishilfen unterstützen wir unsere Beschäftigten weltweit dabei, kartellrechtlich kritische Situationen zu erkennen und sich im Tagesgeschäft regelkonform zu verhalten, vor allem beim Kontakt mit Wettbewerbern, bei der weltweiten Zusammenarbeit mit Händlern und Generalvertretern sowie bei der Gremienarbeit in Verbänden.

Neben der zentralen Daimler-Rechtsabteilung mit spezialisierten Fachberatern stehen den weltweiten Geschäftseinheiten mit ihren Mitarbeitern auch Rechtsberater in lokalen Einheiten zur Verfügung, die zusätzlich darauf achten, dass unsere Standards eingehalten werden. Zudem sensibilisieren wir unsere Mitarbeiter durch vielfältige Kommunikationsmaßnahmen für die Bedeutung wettbewerbs- und kartellrechtlicher Themen.

Die Ergebnisse unserer alljährlichen Compliance-Risikoanalyse bilden die Basis für die Definition der Maßnahmen, mit denen wir etwaigen kartellrechtlichen Risiken begegnen. Die Verantwortung für die Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen sowie die Aufsichtspflicht liegen beim Management der jeweiligen Gesellschaft. Dieses arbeitet eng mit dem Ressort Integrität und Recht zusammen, das entsprechende Umsetzungshinweise gibt. Besonders Einheiten mit einem potenziell höheren Risiko müssen zudem regelmäßig die Angemessenheit und Wirksamkeit der lokal umgesetzten Antitrust-Compliance-Maßnahmen systematisch bewerten. Außerdem führen die Rechtsabteilung und Corporate Audit ergänzend Monitoring-Maßnahmen in unseren Unternehmenseinheiten sowie nach einem definierten Prüfungsplan verdachtsunabhängige Prüfungen zur Einhaltung von Kartellgesetzen sowie von internen Prozessen durch. Dies hilft uns, die Wirksamkeit unseres Antitrust-Compliance-Programms laufend zu verbessern und es an weltweite Entwicklungen und neue rechtliche Anforderungen anzupassen. Die entsprechenden Methoden und Prozesse hierfür werden kontinuierlich weiterentwickelt.

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

Technical Compliance

Unter technical Compliance verstehen wir die Einhaltung technischer Vorschriften, Normen und Gesetze unter Berücksichtigung der grundsätzlichen Zielsetzung dieser Gesetze und Regularien. Um den spezifischen Risiken des Produktentwicklungsprozesses zu begegnen, wurden in allen Geschäftsfeldern der Daimler AG die bestehenden Systeme sowie ergänzende Maßnahmen und Prozesse in einem technical Compliance Management System (tCMS) zusammengeführt. Das tCMS hat das Ziel, rechtliche und regulatorische Konformität innerhalb des Produktentwicklungsprozesses sicherzustellen und unseren Beschäftigten Sicherheit und Orientierung durch Werte, Strukturen und Prozesse zu geben.

Konzernweit gesteuert wird das technical Compliance Management System von einem von den Divisionen unabhängigen Bereich, der sich aus Mitarbeitern mit verschiedener Expertise zusammensetzt, zum Beispiel aus den Bereichen Entwicklung, Recht, Integrität und Compliance. Der Leiter dieses Bereiches, der Vice President Legal Product & Technical Compliance, berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht der Daimler AG. Durch die divisionale Aufstellung können wir unsere Geschäftsfelder optimal unterstützen und beraten. Die Aufgaben des Bereichs umfassen neben der Gestaltung des technical Compliance Management Systems und der zugehörigen Governance-Elemente auch die rechtliche Beratung der Geschäftsfelder.

Zur weiteren Verankerung des tCMS wurden dedizierte Einheiten mit Experten für technische Compliance in den Entwicklungsbereichen der Divisionen Cars, Vans, Trucks und Buses gebildet. Daneben gibt es zusätzlich ein Netzwerk von technischen Compliance-Ansprechpartnern innerhalb der Entwicklungsbereiche, die als Bindeglied zwischen den operativen Bereichen und der Compliance-Organisation fungieren. Diese Ansprechpartner beraten die Entwicklungsbereiche bei Fragestellungen rund um technische Compliance. Zur Klärung komplexer Fragestellungen der technischen Compliance werden diese im Rahmen eines interdisziplinär ausgerichteten Prozesses unter Berücksichtigung technischer und rechtlicher Kriterien bewertet und einstimmig entschieden. Der Infopunkt Integrität steht ebenfalls als Anlaufstelle bei Themen zu technischer Compliance zur Verfügung. Bei Hinweisen auf Fehlverhalten bezüglich technical Compliance steht zudem das Hinweisgebersystem BPO zur Verfügung.

Bestandteil des tCMS ist die Initiative Technical Integrity, die auf verantwortungsbewusstes Verhalten im Produktentwicklungsprozess, insbesondere im Falle unklarer rechtlicher Rahmenbedingungen, abzielt. Um Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dabei zu unterstützen, wurden gemeinsam mit den entsprechenden Entwicklungsbereichen sogenannte Verhaltensprinzipien erarbeitet. Im Rahmen von Dialogveranstaltungen wurden diese weltweit mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern diskutiert, durch verschiedene Kommunikationsmaßnahmen an alle Beschäftigten kommuniziert und in ausgewählten Trainings vertieft.

Die Beschäftigten in den Entwicklungsbereichen aller Geschäftsfelder wurden durch verschiedene Kommunikationsmaßnahmen wie beispielsweise »Tone from the Top«-Mailings und Plakate sowie durch spezielle Trainings und Dialogveranstaltungen für Integrität, Compliance und Recht im Produktentwicklungsprozess sensibilisiert. Mit mehr als 750 Führungskräften aus Entwicklungs- und entwicklungsnahen Bereichen der verschiedenen Divisionen wurden weltweit Dialogveranstaltungen durchgeführt, um technische Compliance und Integrität in der Organisation zu verankern. Zusätzlich wurden im Rahmen von Präsenztrainings zur technischen Compliance im Berichtsjahr weltweit mehr als 19.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Entwicklung aller Sparten geschult.

Die Wirksamkeit unseres tCMS wird im Rahmen eines jährlichen Monitoring-Prozesses überprüft, auf dessen Basis gegebenenfalls erforderliche Verbesserungsmaßnahmen festgelegt werden.

Daten-Compliance

Im Zuge der neuen Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) der Europäischen Union, die zum 25. Mai 2018 wirksam geworden ist, führen wir konzernweit die bestehenden Maßnahmen, Prozesse und Systeme zur Einhaltung des Datenschutzes in einem Data Compliance Management System zusammen. Dieses basiert auf dem bereits bestehenden Daimler Compliance Management System (CMS). Der CMS-Ansatz unterstützt uns bei der Erfüllung der Rechenschaftspflicht des Unternehmens und der Nachweispflichten des Verarbeiters im Umgang mit personenbezogenen Daten, die sich aus der Datenschutz-Grundverordnung ergeben.

Für den Aufbau des Data Compliance Management Systems wurde ein neuer Bereich Data Compliance innerhalb der Compliance-Organisation eingerichtet, der die Programmelemente definiert und die Umsetzung konzernweit steuert. Daneben nimmt der Konzernbeauftragte für den Datenschutz mit seinem Team weiterhin die gesetzlich vorgesehenen Aufgaben zur Einhaltung der Datenschutzvorschriften wahr. Er ist unabhängig und berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht. Der Konzernbeauftragte für den Datenschutz unterrichtet und berät die Verantwortlichen und Fachbereiche, ist Ansprechpartner für Datenschutzbeschwerden, überwacht die Einhaltung der Datenschutzvorschriften, berät insbesondere zur Durchführung von Datenschutz-Folgenabschätzungen und arbeitet mit der Aufsichtsbehörde zusammen. Das bestehende Netzwerk der lokalen Datenschutzkoordinatoren richten wir neu aus und führen es mit dem Compliance-Netzwerk zusammen.

Unsere Konzernrichtlinie für den Datenschutz definiert konzernweit geltende Standards für den Umgang mit Daten von Mitarbeitern, Kunden und Geschäftspartnern. Die aus der Datenschutz-Grundverordnung resultierenden internen Prozesse sowie die Anforderungen des Compliance Management Systems werden in einer Neufassung des Regelwerks abgebildet.

Ein zentraler Baustein des Data Compliance Management Systems ist das Data Compliance Risk Assessment, eine systematische Analyse und Evaluation sämtlicher Geschäftseinheiten in Bezug auf deren Datenschutzrisiken. Basis für diese Analyse sind zentral zusammengeführte Informationen zu allen Geschäftseinheiten, die je nach Risikoeinschätzung um weitere, individuell erhobene Details ergänzt werden. Die Ergebnisse der Analyse dienen als Grundlage unserer Risiko-steuerung und Risikominimierung. Sie ermöglichen uns einen risikobasierten Ansatz bei der weiteren Entwicklung unseres Data Compliance Management Systems.

Die Ergebnisse des jährlichen Data Compliance Risk Assessments bilden die Basis für die Definition der Maßnahmen, mit denen wir etwaigen Datenschutzrisiken begegnen. Elemente unseres Data-Compliance-Programms sind beispielsweise die Anforderungen der Datenschutz-Grundverordnung (etwa die Umsetzung von Informationspflichten, Betroffenenrechten und Löschkonzepten), die Anforderungen sonstiger lokaler Datenschutzgesetze, Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen sowie verschiedene Beratungsangebote. Die Verantwortung für die Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen liegt beim Management der jeweiligen Gesellschaft. Dieses arbeitet eng mit dem Ressort Integrität und Recht zusammen, das bei der Umsetzung unterstützt.

Die Effektivität und Effizienz der Maßnahmenumsetzung in den Geschäftseinheiten wird mit einem Monitoring-Konzept überprüft. Die identifizierten Verbesserungsmaßnahmen werden auf dieser Basis festgelegt, durch die jeweils verantwortlichen Einheiten umgesetzt und regelmäßig auf ihren Erfolg überprüft.

Anti Financial Crime Compliance

Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung stellen erhebliche gesellschaftspolitische Risiken dar. Deshalb haben wir die Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche in unserer Richtlinie für integres Verhalten als ein zentrales Compliance-Ziel definiert. Mit unserem Kerngeschäft, der weltweiten Produktion und dem weltweiten Verkauf von Kraftfahrzeugen, unterliegen wir und unsere kontrollierten Konzerngesellschaften den Vorschriften des Geldwäschesgesetzes GwG, die für sogenannte »gewerbliche Güterhändler« gelten. Demnach sind wir verpflichtet, konzern- und folglich weltweit Maßnahmen zur Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung zu ergreifen (sog. Anti-Money Laundering, »AML«, und Counter Terrorist Financing, »CTF«).

Ein konzernweit gültiger, integrierter Compliance Ansatz soll im Fachbereich »Anti-Financial Crime« (AFC) die Verhinderung der Umgehung von supranationalen und nationalen Sanktionen mit der Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, organisierter Kriminalität sowie sonstiger Wirtschaftskriminalität verbinden. Denn neben den gesellschaftspolitischen Implikationen können diese Risiken unsere Reputation nachhaltig beeinträchtigen und finanzielle Schäden verursachen, die unsere Gesellschaften sowie unsere Share- und Stakeholder treffen.

Die Aufbauorganisation des Fachbereichs AFC nimmt damit als zentrale Konzerneinheit geschäftsfeldübergreifend die Ordnungsfunktion nach dem GwG wahr. Sie bündelt als zentrale Einheit zugleich die beiden Center of Competence zur Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung (CoC AML) sowie das Center of Competence zur Sanktionslistenprüfung (Checks against Sanctions Lists, CoC CSL). Ziel des Prozesses der Sanctions Compliance ist es sicherzustellen, dass systematisch geprüft wird, ob betroffene natürliche oder juristische Personen oder Organisationen weltweit in Sanktionslisten erfasst sind (sogenannte Checks against Sanctions Lists, CSL). Die Prüfung erfolgt daher gegen supranationale Sanktionslisten zum Beispiel der Vereinten Nationen (UN), der Europäischen Union (EU), aber auch nach Maßgabe anwendbarer nationaler Sanktionslisten, wie insbesondere der USA sowie anderer nationalen Sanktionslisten.

Die Prüfung betrifft, wie gesetzlich vorgesehen, Kunden und Geschäftspartner, zum Beispiel im Vertrieb oder Einkauf, gleichermaßen wie Mitarbeiter oder strategische Kooperationspartner. Bei der Sanktionslistenprüfung werden datenschutzrechtliche Anforderungen berücksichtigt. Mit unserem integrierten Compliance-Ansatz verfolgen wir das Ziel einer effektiven Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung.

Menschenrechts-Compliance

Die Achtung von Menschenrechten ist für Daimler ein grundlegender Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung. In unserer konzernweiten Nachhaltigkeitsstrategie zählt die Achtung der Menschenrechte daher zu den zentralen Fokusthemen. Es ist unser Anspruch und Ziel, dass die Menschenrechte in allen unseren Einheiten eingehalten werden und auch bei unseren Zulieferern Beachtung finden.

Von zentraler Bedeutung und Referenzrahmen für die im Rahmen des HRRS definierten Sorgfaltspflichten sind dabei insbesondere

- der UN Global Compact,
- die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte,
- die Internationale Menschenrechtscharta,
- der Deutsche Nationale Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte sowie
- die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation.

Unsere hierauf basierenden Erwartungen haben wir entsprechend klar in unserer Richtlinie für integres Verhalten sowie in den Daimler-Supplier-Sustainability-Standards festgeschrieben. Letztere definieren Anforderungen an Arbeitsbedingungen, Menschenrechte, Umweltschutz und Sicherheit, Geschäftsethik und Compliance und sind Teil unserer Geschäftsbedingungen. Unsere direkten Zulieferer in aller Welt sind aufgefordert, diese Nachhaltigkeitsstandards einzuhalten, sie ihren Mitarbeitern zu vermitteln und sie auch in ihre vorgelagerten Wertschöpfungsketten hineinzutragen und deren Einhaltung zu kontrollieren. Risikobasiert führen wir zudem unsererseits Kontrollen in den kritischen Lieferketten durch, bei denen wir über den direkten Lieferanten hinaus die Einhaltung unserer Standards in weiteren Gliedern der Lieferkette kontrollieren. Vom Ausgangspunkt, dem Tier-1-Lieferanten, geht der Weg entlang der kritischen Stellen in der Lieferkette, bei Bedarf bis zur Mine.

Das Human Rights Respect System (HRRS) bauen wir dabei unter regelmäßiger Konsultation externer Stakeholder sukzessive aus. Das HRRS orientiert sich an unserem konzernweit gültigen Compliance Management System (CMS) und konzentriert sich anhand eines risikobasierten Vorgehens sowohl auf Daimler-Mehrheitsbeteiligungen inklusive unserer Produktionsstandorte als auch auf unsere Lieferkette.

Due Diligence mit dem Human Rights Respect System

Als proaktives Risikomanagement zielt das HRRS darauf ab, systemische Risiken und potenzielle negative Auswirkungen unseres unternehmerischen Handelns auf die Achtung der Menschenrechte frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden. Damit dient das HRRS primär dem Schutz Dritter und soll auch in unsere Lieferkette hinein wirksam sein. Es umfasst vier Schritte, die sowohl auf die Daimler-Mehrheitsbeteiligungen als auch auf die Lieferkette angewendet werden:

1. potenzielle Menschenrechtsrisiken identifizieren (Risikoprüfung),
2. Präventiv- und Gegenmaßnahmen definieren, einleiten und steuern (Programmsteuerung),
3. die Effektivität der Maßnahmen, insbesondere in Einheiten mit erhöhtem potenziellen Risiko und Lieferketten mit hohen menschenrechtlichen Risiken, überwachen (Monitoring),
4. regelmäßig intern über relevante Fragen berichten und zugleich externe Berichtsanforderungen erfüllen (Reporting).

Zum HRRS gehört vor allem auch der Austausch mit den sogenannten Rechteinhabern, zum Beispiel mit Mitarbeitern und deren Vertretern, sowie externen Dritten, zum Beispiel zivilgesellschaftlichen Gruppen oder der lokalen Bevölkerung vor Ort.

Identifizierung von Menschenrechtsrisiken in Daimler-Mehrheitsbeteiligungen

Die Risikoprüfung erfolgt in einem zweistufigen Prozess. Den ersten Schritt bildet die Klassifizierung der Mehrheitsbeteiligungen auf Basis von festgelegten Kriterien wie landesspezifischen und geschäftsspezifischen Risiken. Einheiten mit einem erhöhten Menschenrechtsrisiko sollen dann in einem zweiten Schritt Vor-Ort-Überprüfungen unterzogen werden. Unser modularer Ansatz berücksichtigt dabei die zentralen menschenrechtlichen Normen, die sich etwa aus der internationalen Menschenrechtscharta ergeben oder die von der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) formuliert wurden.

Im Berichtsjahr haben wir unser Verfahren zur Risikoprüfung methodisch angepasst und von externen Stakeholdern verifizieren lassen. Deren Rückmeldungen fließen in die Weiterentwicklung des Systems ein. Zudem erarbeiten wir derzeit einen effektiven Ansatz für Programmsteuerung, Monitoring und Reporting.

Identifizierung von Menschenrechtsrisiken in unserer Lieferkette

Seit 2008 definieren wir in unseren Supplier-Sustainability-Standards Anforderungen an unsere Lieferanten in Bezug auf Nachhaltigkeit. Wesentliche Bestandteile sind die Einhaltung der Menschenrechte und hierbei insbesondere Anforderungen zu Arbeitsbedingungen. Um unserer menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht noch systematischer nachzukommen, haben wir für verschiedene Produktbereiche (beispielsweise Produktionsmaterial oder Dienstleistungen) zugeschnittene Risikoklassifizierungen entwickelt. Hierdurch werden menschenrechtlich potenziell kritische Dienstleistungen und Risikorohstoffe einschließlich konfliktbehafteter Mineralien identifiziert. Darauf aufbauend haben wir im laufenden Berichtsjahr damit begonnen, zielgerichtet Maßnahmen zu definieren und umzusetzen, die bei Bedarf auch über unsere Direktlieferanten hinausgehen.

Weitere konzernweite Maßnahmen

Im Vertrieb nehmen wir bei potenziell kritischen Transaktionen Einzelprüfungen vor. Dies geschieht in Abstimmung mit den beteiligten Bereichen. Auch unsere Beschäftigten informieren und sensibilisieren wir im Rahmen der laufenden Trainings zur Achtung von Menschenrechten, wie in der Richtlinie für integres Verhalten festgeschrieben. Mitarbeiter wie auch externe Personen können über verschiedene Kanäle – wie zum Beispiel das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) oder die Weltarbeitervertretung – auf vermutete Menschenrechtsverletzungen hinweisen und Abhilfe einfordern, so wie es der Anforderung nach »Zugang zu Abhilfe« – der dritten Säule der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte – entspricht. daimler.com/konzern/corporate-governance/compliance/grundsaezte.html

 S. 217

Einbinden der Unternehmensführung

Für die Steuerung des Themas Menschenrechte ist das Vorstandressort Integrität und Recht verantwortlich. Das zuständige Vorstandsmitglied informiert sich regelmäßig über die Menschenrechtsaktivitäten und erhält die entsprechenden Berichte. Hinzu kommt die regelmäßige Berichterstattung an den Gesamtvorstand und das Corporate Sustainability Board (CSB) sowie das Procurement Council (PC) im Rahmen der Umsetzung unserer Nachhaltigkeitsstrategie.

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit über die nichtfinanzielle Konzern- berichterstattung

An den Aufsichtsrat der Daimler AG, Stuttgart

Wir haben den für die Daimler AG, Stuttgart und den Konzern (im Folgenden »Daimler«) zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht sowie die durch Verweisung als Bestandteil qualifizierten Abschnitte im Konzernlagebericht »Geschäftsmodell«, »Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter«, »Rechtliche Risiken« und »Nichtfinanzielle Risiken« (im Folgenden »Bericht«) nach §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB, für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 einer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter von Daimler sind verantwortlich für die Aufstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zum Bericht sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung des Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Erklärung des Wirtschaftsprüfers in Bezug auf die Unabhängigkeit und Qualitätssicherung

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Unsere Prüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen zur Qualitätssicherung an, insbesondere die Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer sowie den IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1).

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeföhrten Prüfung ein Prüfurteil mit begrenzter Sicherheit über den Bericht abzugeben.

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): »Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information«, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit einer begrenzten Sicherheit beurteilen können, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der

Bericht der Gesellschaft im Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB aufgestellt worden ist. Dies bedeutet nicht, dass zu jeder Angabe jeweils ein separates Prüfungsurteil abgegeben wird. Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeföhrten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unseres Auftrags haben wir unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Befragungen von für die Wesentlichkeitsanalyse verantwortlichen Mitarbeitern auf Konzernebene, um ein Verständnis über die Vorgehensweise zur Identifizierung wesentlicher Themen und entsprechender Berichtsgrenzen von Daimler zu erlangen.
- Eine Risikoeinschätzung, einschließlich einer Medienanalyse, zu relevanten Informationen über die Nachhaltigkeitsleistung von Daimler in der Berichtsperiode.
- Einschätzung der Konzeption und der Implementierung von Systemen und Prozessen für die Ermittlung, Verarbeitung und Überwachung von Angaben zu Umwelt-, Arbeitnehmer- und Sozialbelangen, Achtung der Menschenrechte und Bekämpfung von Korruption und Bestechung, einschließlich der Konsolidierung der Daten.
- Befragungen von Mitarbeitern auf Konzernebene, die für die Ermittlung der Angaben zu Konzepten, Due Diligence Prozessen, Ergebnissen und Risiken, die Durchführung von internen Kontrollhandlungen und die Konsolidierung der Angaben verantwortlich sind.
- Einsichtnahme in ausgewählte interne und externe Dokumente.
- Analytische Beurteilung der Daten und Trends der quantitativen Angaben, welche zur Konsolidierung auf Konzernebene von allen Standorten gemeldet wurden.
- Einschätzung der lokalen Datenerhebungs-, Validierungs- und Berichterstattungsprozesse sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten durch eine Stichprobenerhebung an den Standorten in Kawasaki (Japan), Sindelfingen und Düsseldorf.
- Einschätzung der Gesamtdarstellung der Angaben.

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeföhrten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der Bericht von Daimler für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315b und 315c i. V. m. 289b bis 289e HGB aufgestellt worden ist.

Verwendungsbeschränkung/AAB-Klausel

Dieser Vermerk ist an den Aufsichtsrat der Daimler AG, Stuttgart, gerichtet und ausschließlich für diesen bestimmt. Gegenüber Dritten übernehmen wir insoweit keine Verantwortung

Dem Auftrag, in dessen Erfüllung wir vorstehend benannte Leistungen für den Aufsichtsrat der Daimler AG, Stuttgart, erbracht haben, lagen die Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften in der Fassung vom 1. Januar 2017 zugrunde  <https://www.kpmg.de/bescheinigungen/lib/aab.pdf>. Durch Kenntnisnahme und Nutzung der in diesem Vermerk enthaltenen Informationen bestätigt jeder Empfänger, die dort getroffenen Regelungen (einschließlich der Haftungsbeschränkung auf EUR 4 Mio. für Fahrlässigkeit in Ziffer 9 der AAB) zur Kenntnis genommen zu haben, und erkennt deren Geltung im Verhältnis zu uns an.

Stuttgart, den 13. Februar 2019

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft




Dr. Thümler
Wirtschaftsprüfer

Mokler
Wirtschaftsprüfer

Konzern- abschluss



Der nachfolgend dargestellte Konzernabschluss wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellt, wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Der Konzernabschluss berücksichtigt auch zusätzliche Anforderungen gemäß § 315e Absatz 1 des deutschen Handelsgesetzbuches (HGB).

F | Konzernabschluss

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	228
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	229
Konzernbilanz	230
Konzern-Kapitalflussrechnung	231
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	232
 Konzernanhang	 234
1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze	234
2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung	252
3. Konsolidierungskreis	254
4. Umsatzerlöse	256
5. Funktionskosten	257
6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	258
7. Übriges Finanzergebnis	258
8. Zinserträge und Zinsaufwendungen	258
9. Ertragsteuern	259
10. Immaterielle Vermögenswerte	262
11. Sachanlagen	263
12. Vermietete Gegenstände	264
13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen	265
14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen	268
15. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	270
16. Übrige finanzielle Vermögenswerte	270
17. Übrige Vermögenswerte	271
18. Vorräte	272
19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	273
20. Eigenkapital	274
21. Aktienorientierte Vergütung	275
22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	277
23. Rückstellungen für sonstige Risiken	283
24. Finanzierungsverbindlichkeiten	284
25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	285
26. Rechnungsabgrenzungsposten	285
27. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	286
28. Übrige Verbindlichkeiten	286
29. Konzern-Kapitalflussrechnung	287
30. Rechtliche Verfahren	288
31. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen	291
32. Finanzinstrumente	292
33. Management von Finanzrisiken	304
34. Segmentberichterstattung	311
35. Kapitalmanagement	315
36. Ergebnis je Aktie	315
37. Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen	316
38. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats	317
39. Honorare des Abschlussprüfers	318
40. Zusätzliche Angaben	318

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

F.01

	Anmerkung	2018	2017 (angepasst) ¹
in Millionen €			
Umsatzerlöse	4	167.362	164.154
Umsatzkosten	5	-134.295	-129.626
Bruttoergebnis vom Umsatz		33.067	34.958
Vertriebskosten	5	-13.067	-12.951
Allgemeine Verwaltungskosten	5	-4.036	-3.808
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5	-6.581	-5.938
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.330	2.259
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-1.462	-1.043
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	13	656	1.498
Übriges Finanzergebnis	7	210	-210
Zinserträge	8	271	214
Zinsaufwendungen	8	-793	-582
Ergebnis vor Ertragsteuern²		10.595	13.967
Ertragsteuern	9	-3.013	-3.350
Konzernergebnis		7.582	10.617
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		333	339
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis		7.249	10.278
Ergebnis je Aktie (in €)			
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG	36		
Unverwässert		6,78	9,61
Verwässert		6,78	9,61

1 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst.

Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs entnommen werden.

2 Die Überleitung des Konzern-EBIT auf das Ergebnis vor Ertragsteuern ist in Anmerkung 34 enthalten.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung¹

F.02

	Daimler-Konzern	Aktionäre der Daimler AG	Nicht beherrschende Anteile	Daimler-Konzern	Aktionäre der Daimler AG	Nicht beherrschende Anteile
	2018	2018	2018	2017 (angepasst) ²	2017 (angepasst) ²	2017
	in Millionen €					
Konzernergebnis	7.582	7.249	333	10.617	10.278	339
Währungsumrechnung	234	214	20	-2.652	-2.584	-68
Eigenkapitalinstrumente und Fremdkapitalinstrumente						
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-45	-44	-1	18	17	1
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-	-	-	-1	-1	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	21	21	-	-3	-3	-
Eigenkapitalinstrumente und Fremdkapitalinstrumente (nach Steuern)	-24	-23	-1	14	13	1
Derivative Finanzinstrumente						
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-1.080	-1.081	1	2.419	2.423	-4
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-722	-722	-	44	44	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	537	537	-	-735	-736	1
Derivative Finanzinstrumente (nach Steuern)	-1.265	-1.266	1	1.728	1.731	-3
At-equity bewertete Finanzinvestitionen						
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-3	-3	-	25	25	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	-1	-1	-	-	-	-
At-equity bewertete Finanzinvestitionen (nach Steuern)	-4	-4	-	25	25	-
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-1.059	-1.079	20	-885	-815	-70
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen (vor Steuern)	-1	-1	-	-	-	-
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen (nach Steuern)	-1	-1	-	-	-	-
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (vor Steuern)	-1.627	-1.625	-2	-108	-106	-2
Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	171	171	-	-19	-19	-
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (nach Steuern)	-1.456	-1.454	-2	-127	-125	-2
Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-1.457	-1.455	-2	-127	-125	-2
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-2.516	-2.534	18	-1.012	-940	-72
Gesamtergebnis	5.066	4.715	351	9.605	9.338	267

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können Anmerkung 20 entnommen werden.

2 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst. Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs entnommen werden.

Konzernbilanz

F.03

		31. Dezember 2017	
		Anmerkung	2018 (angepasst) ¹
in Millionen €			
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	10	14.801	13.735
Sachanlagen	11	30.948	27.981
Vermietete Gegenstände	12	49.476	47.074
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	13	4.860	4.818
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	51.300	46.600
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	15	722	990
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	2.763	3.204
Aktive latente Steuern	9	4.021	2.844
Übrige Vermögenswerte	17	1.115	1.203
Langfristige Vermögenswerte		160.006	148.449
Vorräte	18	29.489	25.686
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	12.586	11.995
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	45.440	39.454
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		15.853	12.072
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	15	8.855	9.073
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	2.970	3.602
Übrige Vermögenswerte	17	5.889	5.014
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte		531	-
Kurzfristige Vermögenswerte		121.613	106.896
Summe Aktiva		281.619	255.345
 Passiva			
Gezeichnetes Kapital		3.070	3.070
Kapitalrücklagen		11.710	11.742
Gewinnrücklagen		49.490	47.553
Übrige Rücklagen		397	1.504
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital		64.667	63.869
Nicht beherrschende Anteile		1.386	1.290
Eigenkapital	20	66.053	65.159
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	22	7.393	5.767
Rückstellungen für Ertragsteuern		628	1.046
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	7.734	7.143
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	88.662	78.378
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	2.375	2.370
Passive latente Steuern	9	3.762	2.347
Rechnungsabgrenzungsposten	26	1.612	1.668
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	27	5.438	3.833
Übrige Verbindlichkeiten	28	10	10
Langfristige Schulden		117.614	102.562
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		14.185	12.451
Rückstellungen für Ertragsteuern		823	560
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	7.828	7.620
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	56.240	48.746
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	7.657	6.905
Rechnungsabgrenzungsposten	26	1.580	1.528
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	27	7.081	7.375
Übrige Verbindlichkeiten	28	2.346	2.439
Zur Veräußerung bestimmte Schulden		212	-
Kurzfristige Schulden		97.952	87.624
Summe Passiva		281.619	255.345

1 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst.
Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs entnommen werden.

Konzern-Kapitalflussrechnung¹

F.04

	2018	2017 (angepasst) ²
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.595	13.967
Abschreibungen/Wertminderungen	6.305	5.676
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-872	-1.507
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-178	-453
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-3.850	-1.455
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-884	-1.597
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.694	1.259
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-10.257	-11.412
Vermietete Fahrzeuge	-1.609	-3.304
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	877	210
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.380	843
Gezahlte Ertragsteuern	-2.858	-3.879
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	343	-1.652
Zugänge zu Sachanlagen	-7.534	-6.744
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-3.167	-3.414
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	644	812
Erwerb von Anteilsbesitz	-780	-1.105
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	363	418
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-5.739	-6.729
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	6.210	7.266
Sonstige Ein- und Auszahlungen	82	-22
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-9.921	-9.518
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	2.637	751
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	71.137	63.116
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	-56.318	-47.073
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-3.905	-3.477
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-315	-250
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	118	114
Erwerb eigener Aktien	-50	-42
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochterunternehmen	-78	-10
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	13.226	13.129
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	133	-868
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.781	1.091
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	12.072	10.981
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	15.853	12.072

1 Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können der Anmerkung 29 entnommen werden.

2 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst.

Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs entnommen werden.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals¹

F.05

	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklagen	Gewinn-rücklagen ²	Unterschiedsbetrag aus Währungs-umrechnung	Eigenkapital-instrumente / Fremdkapital-instrumente
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2017	3.070	11.744	40.794	2.842	53
Erstanwendungseffekt aus IFRS 15	-	-	95	-	-
Erstanwendungseffekt aus IFRS 9	-	-	23	-	-
Stand zum 1. Januar 2017 (angepasst)³	3.070	11.744	40.912	2.842	53
Konzernergebnis	-	-	10.278	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-106	-2.584	16
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-19	-	-3
Gesamtergebnis	-	-	10.153	-2.584	13
Dividenden	-	-	-3.477	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-35	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	5	-	-	-
Sonstiges	-	-7	-	-	-
Stand zum 31. Dezember 2017	3.070	11.742	47.553	258	66
Stand zum 1. Januar 2018	3.070	11.742	47.553	258	66
Erstanwendungseffekt aus IFRS 9	-	-	2	-	-28
Stand zum 1. Januar 2018 (angepasst)³	3.070	11.742	47.555	258	38
Konzernergebnis	-	-	7.249	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-1.626	214	-44
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	171	-	21
Gesamtergebnis	-	-	5.794	214	-23
Dividenden	-	-	-3.905	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-32	-	-	-
Sonstiges	-	-	46	-	-
Stand zum 31. Dezember 2018	3.070	11.710	49.490	472	15

1 Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 20 entnommen werden.

2 Die Gewinnrücklagen beinhalten auch die Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden.
Die versicherungsmathematischen Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen belaufen sich im Jahr 2018 auf 9.017 (2017: 7.562) Mio. € nach Steuern.

3 Die Vergleichszahlen wurden aufgrund der Effekte aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 15 und IFRS 9 angepasst.
Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs entnommen werden.

		Übrige Rücklagen Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlust- rechnung umgegliedert werden				
Derivative Finanz- instrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanz- investitionen	Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherr- schende Anteile	Summe Eigenkapital	
						in Millionen €
-537	-16	-	57.950	1.183	59.133	Stand zum 1. Januar 2017
-	-	-	95	-	95	Erstanwendungseffekt aus IFRS 15
-23	-	-	-	-	-	Erstanwendungseffekt aus IFRS 9
-560	-16	-	58.045	1.183	59.228	Stand zum 1. Januar 2017 (angepasst)³
-	-	-	10.278	339	10.617	Konzernergebnis
2.467	25	-	-182	-73	-255	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
-736	-	-	-758	1	-757	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
1.731	25	-	9.338	267	9.605	Gesamtergebnis
-	-	-	-3.477	-250	-3.727	Dividenden
-	-	-	-35	-	-35	Änderungen des Konsolidierungskreises
-	-	-	-	56	56	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
-	-	-42	-42	-	-42	Erwerb eigener Aktien
-	-	42	42	-	42	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	-	5	24	29	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
-	-	-	-7	10	3	Sonstiges
1.171	9	-	63.869	1.290	65.159	Stand zum 31. Dezember 2017
1.171	9	-	63.869	1.290	65.159	Stand zum 1. Januar 2018
-	-	-	-26	-8	-34	Erstanwendungseffekt aus IFRS 9
1.171	9	-	63.843	1.282	65.125	Stand zum 1. Januar 2018 (angepasst)³
-	-	-	7.249	333	7.582	Konzernergebnis
-1.803	-3	-	-3.262	18	-3.244	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
537	-1	-	728	-	728	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
-1.266	-4	-	4.715	351	5.066	Gesamtergebnis
-	-	-	-3.905	-315	-4.220	Dividenden
-	-	-	-	80	80	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien
-	-	-50	-50	-	-50	Erwerb eigener Aktien
-	-	50	50	-	50	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	-	-32	-13	-45	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
-	-	-	46	1	47	Sonstiges
-95	5	-	64.667	1.386	66.053	Stand zum 31. Dezember 2018

Konzernanhang

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Der Konzernabschluss der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen (»Daimler« oder »der Konzern«) wurde unter Anwendung von § 315e HGB (Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart, Deutschland.

Der Konzernabschluss der Daimler AG wird in Euro (€) aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, erfolgen Angaben in Millionen €. Die Beträge sind jeweils kaufmännisch gerundet.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 13. Februar 2019 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS

Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2018 verpflichtend in der EU anzuwendenden IFRS.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und im Geschäftsjahr erstmals angewandte IFRS

Anwendung von IFRS 15 »Revenue from Contracts with Customers«.

Im Mai 2014 hat das IASB den Standard IFRS 15 veröffentlicht. Er ersetzt bestehende Leitlinien zur Erfassung von Umsatzerlösen, darunter IAS 18 »Revenue«, IAS 11 »Construction Contracts« und IFRIC 13 »Customer Loyalty Programmes«. Der neue Standard legt einen umfassenden Rahmen fest, in welcher Höhe und zu welchem Zeitpunkt Umsatzerlöse erfasst werden. IFRS 15 sieht dabei ein einheitliches, fünfstufiges Erlösrealisierungsmodell vor, das grundsätzlich auf alle Verträge mit Kunden anzuwenden ist.

Daimler wendet IFRS 15 erstmals auf das zum 1. Januar 2018 beginnende Geschäftsjahr an. Die Erstanwendung wurde rückwirkend vorgenommen. Die berichteten Vorjahreswerte wurden um die Effekte aus den Änderungen infolge des IFRS 15 angepasst.

Daimler wendet beim Übergang auf den neuen Standard die folgenden von IFRS 15 gewährten Erleichterungsvorschriften an:

- Verträge, die zum 31. Dezember 2016 in Anwendung vorher angewandter relevanter Bilanzierungsstandards zur Umsatzlegung erfüllt sind, wurden nicht neu nach IFRS 15 beurteilt. Die Anwendung dieser Erleichterung führte insbesondere im ersten Quartal 2017 zu einem vermindernten Ergebnis im Vergleich zu einer vollständig rückwirkenden Anwendung. Die Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns sind insgesamt als nicht wesentlich einzustufen.
- Verträge, die vor dem 1. Januar 2017 modifiziert worden sind, wurden nicht nach den Regelungen des IFRS 15 zur Bilanzierung von Vertragsänderungen neu beurteilt. Durch die Anwendung dieser Erleichterung entstand keine wesentliche Auswirkung auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns.
- Zum 31. Dezember 2017 wird der Betrag des Transaktionspreises, der den verbleibenden Leistungsverpflichtungen zugeordnet wurde, weder offengelegt noch eine Erklärung abgegeben, wann mit der Erfassung dieses Betrags als Erlös gerechnet wird.

Die Erstanwendung von IFRS 15 führt bei Daimler insbesondere zu folgenden Änderungen:

Vertragsverbindlichkeiten. IFRS 15 enthält Vorgaben zum Ausweis der auf Vertragsebene bestehenden Leistungsüberschüsse oder -verpflichtungen. Dies sind Vermögenswerte und Verbindlichkeiten aus Kundenverträgen, die sich abhängig vom Verhältnis der vom Unternehmen erbrachten Leistung und der Zahlung des Kunden ergeben. Demnach ist eine Vertragsverbindlichkeit die Verpflichtung eines Unternehmens, Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden zu übertragen, für die das Unternehmen von diesem Kunden eine Gegenleistung erhalten hat (bzw. noch zu erhalten hat).

In Anwendung dieser Vorgaben wurden Umgliederungen aus den Bilanzpositionen Rechnungsabgrenzungsposten sowie Übrige Verbindlichkeiten in die Vertragsverbindlichkeiten vorgenommen.

Vertragsverbindlichkeiten ergeben sich bei Daimler insbesondere aus folgenden Sachverhalten:

- Unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen sowie erweiterten Garantien und
- Erhaltene Anzahlungen auf Verträge, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

Rückerstattungsverbindlichkeiten. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit ergibt sich, wenn Daimler von einem Kunden eine Gegenleistung erhält und erwartet, dass dem Kunden diese Gegenleistung ganz oder teilweise zurückerstattet wird. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in Höhe der Gegenleistung bewertet, die dem Unternehmen voraussichtlich nicht zusteht und somit nicht im Transaktionspreis berücksichtigt wird.

In Anwendung dieser Vorgaben wurden Umgliederungen aus den Bilanzpositionen Rückstellungen für sonstige Risiken sowie Übrige finanzielle Verbindlichkeiten in die Rückerstattungsverbindlichkeiten vorgenommen.

Rückerstattungsverbindlichkeiten ergeben sich bei Daimler insbesondere aus folgenden Sachverhalten:

- Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften (insbesondere Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe), die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind und
- Verkäufe mit Rückgaberecht und Restwertgarantien.

Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht. IFRS 15 unterscheidet zwischen drei Formen von Rückkaufvereinbarungen: Neben Termingeschäften (»forwards«), bei denen das Unternehmen zum Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, und Kaufoptionen, die dem Unternehmen das Recht zum Rückkauf einräumen, bestehen Verkaufsoptionen, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann (Verkäufe mit Rückgaberecht). Letztere können zu einer Änderung der Bilanzierung führen, da unter IFRS 15 derartige Fahrzeugverkäufe die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht auslösen können. Derartige Transaktionen wurden bisher als Operating Leases bilanziert.

Verkauf von Fahrzeugen mit Restwertgarantie. Gemäß IFRS 15 schränken Vereinbarungen, in denen das Unternehmen seinem Kunden einen Mindestverkaufswert garantiert, den dieser beim Verkauf erzielen wird, den Kunden nicht in seiner Fähigkeit ein, die Nutzung des Vermögenswerts zu bestimmen und im Wesentlichen den verbleibenden Nutzen aus ihm zu ziehen. Bei Vertragsabschluss eines Verkaufs mit einer Restwertgarantie ist daher vom Unternehmen Umsatz zu erfassen. Es ist jedoch eine umsatzmindernde Abgrenzung für die potenzielle Ausgleichszahlung an den Kunden zu erfassen. Derartige Transaktionen wurden bisher als Operating Leases bilanziert.

Bilanzierung von Materialbeistellungen. Hierbei verkauft Daimler Vermögenswerte an einen Dienstleister und kauft im Anschluss die erstellten Produkte des Dienstleisters zurück. Sofern die Materialbeistellung nicht mit dem Übergang der Verfügungsmacht auf den Dienstleister verbunden ist, werden unter IFRS 15 keine Umsatzerlöse mehr realisiert.

Zeitpunkt der Erfassung von Verkaufsanreizen. Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften weist Daimler unter IFRS 15 als Rückerstattungsverbindlichkeit aus. Für Verkaufsverpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die vor der Anwendung von IFRS 15 die Bilanzierung einer Rückstellung ausgelöst haben, kann unter den Regelungen des IFRS 15, aufgrund unterschiedlicher Ansatzvoraussetzungen, eine frühere Bilanzierung als Rückerstattungsverbindlichkeit resultieren.

Aufgrund der Klarstellung des IFRS 15 zum Anwendungsbereich und hinsichtlich der Bilanzierung von Lizenzen wurden Erträge aus Lizenzen aus den sonstigen betrieblichen Erträgen in die Umsatzerlöse umgegliedert.

Die Tabelle [F.06](#) zeigt die Auswirkungen der Anwendung des IFRS 15 und IFRS 9 (soweit die Effekte auf nicht-designierte Komponenten von Derivaten entfallen) auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2017.

F.06

Effekte aus der Umstellung des IFRS 15 und IFRS 9 auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2017
in Millionen €	
Umsatzerlöse	-176
Umsatzkosten	373
Vertriebskosten	14
Allgemeine Verwaltungskosten	1
Sonstige betriebliche Erträge	-565
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1
Übriges Finanzergebnis ¹	20
Ertragsteuern	87
Konzernergebnis	-247

¹ Ausschließlich aus der Erstanwendung von IFRS 9: Effekte aus der unter IFRS 9 vorzunehmenden Abgrenzung von Gewinnen und Verlusten aus nicht designierten Komponenten von Sicherungsinstrumenten im Sonstigen Ergebnis.

Die Auswirkungen auf die Posten der Konzernbilanz zum 1. Januar 2017 sowie zum 31. Dezember 2017 sind in Tabelle **F.07** dargestellt.

Das unverwässerte und das verwässerte Ergebnis je Aktie verringert sich in 2017 um 0,23 €.

Anwendung von IFRS 9 »Financial Instruments«. Daimler wendet IFRS 9 erstmals auf das zum 1. Januar 2018 beginnende Geschäftsjahr an. Die Erstanwendung erfolgt retrospektiv. Daimler hat in Einklang mit den Übergangsbestimmungen das Wahlrecht in Anspruch genommen, die Vergleichsinformationen weiterhin nach IAS 39 darzustellen. Davon ausgenommen sind Änderungen im beizulegenden Zeitwert bestimmter, nicht designierter Komponenten von Derivaten, die rückwirkend im sonstigen Ergebnis in den Vergleichsinformationen angepasst werden.

Im Einzelnen führt die Erstanwendung des IFRS 9 bei Daimler zu folgenden wesentlichen Änderungen:

Finanzielle Vermögenswerte. Mit IFRS 9 wird ein einheitliches Modell zur Einstufung finanzieller Vermögenswerte eingeführt, mit dem finanzielle Vermögenswerte in drei Kategorien eingestuft werden: finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, und finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Unter IAS 39 wurden finanzielle Vermögenswerte in Kredite und Forderungen, zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, unterteilt.

Finanzielle Vermögenswerte, deren Zahlungsströme ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen bestehen, werden in Abhängigkeit des Geschäftsmodells von Daimler klassifiziert. Finanzielle Vermögenswerte, die innerhalb eines Geschäftsmodells gehalten werden, welches vorsieht, den Vermögenswert zu halten, um die vertraglichen Zahlungsströme zu vereinnahmen, werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die Steuerung dieser Geschäftsmodelle erfolgt maßgeblich anhand der Zinsstruktur und des Kreditrisikos. Sofern das Geschäftsmodell grundsätzlich das Halten der Vermögenswerte vorsieht, allerdings auch Veräußerungen vorgenommen werden, wenn dies notwendig ist, zum Beispiel um einen bestimmten Liquiditätsbedarf zu decken, so werden diese Vermögenswerte erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Finanzielle Vermögenswerte, die ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen enthalten, jedoch nicht innerhalb eines der beiden genannten Geschäftsmodelle gehalten werden, werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Finanzielle Vermögenswerte, deren Zahlungsströme nicht ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen bestehen, wie z. B. Anteile an Geldmarktfonds und Derivate einschließlich separater eingebetteter Derivate, werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Für Eigenkapitalinstrumente gestattet IFRS 9 optional eine erfolgsneutrale Bewertung zum beizulegenden Zeitwert. Daimler wendet diese Option zur erfolgsneutralen Bewertung zum beizulegenden Zeitwert auf Einzelfallebene an. Wenn diese Eigenkapitalinstrumente veräußert oder abgeschrieben werden, dann werden die bis zu diesem Zeitpunkt unrealisierten Gewinne und Verluste aus diesen Instrumenten in die Gewinnrücklagen umgebucht und nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung gezeigt. Unter IAS 39 wurden Eigenkapitalinstrumente der Kategorie zur Veräußerung verfügbar eingestuft. Unrealisierte Gewinne und Verluste sowie Wertminderungen wurden beim Abgang in der Gewinn- und Verlustrechnung gezeigt. Diese Eigenkapitalinstrumente sind in den übrigen finanziellen Vermögenswerten enthalten.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit festen oder bestimmbaren Zahlungen dar, die nicht auf einem aktiven Markt notiert sind, und waren unter IAS 39 als Kredite und Forderungen klassifiziert und entsprechend zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Sämtliche dieser Instrumente werden unter IFRS 9 in die Kategorie zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet eingestuft und unterliegen der Effektivzinsmethode.

Verzinsliche Wertpapiere stellen nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte dar, die nicht in eine der übrigen Kategorien eingeordnet waren, und wurden daher unter IAS 39 als zur Veräußerung verfügbar eingestuft und erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet. In den verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen werden, mit Ausnahme von Anteilen an Geldmarktfonds, verzinsliche Wertpapiere unter IFRS 9 als erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet eingestuft, während ähnliche Geldanlagen zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

Wertminderungsmodell basierend auf erwarteten Kreditverlusten. IFRS 9 führt ein Wertminderungsmodell basierend auf erwarteten Kreditverlusten ein, welches auf alle finanziellen Vermögenswerte (Schuldeninstrumente) anwendbar ist, die entweder zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgsneutral zum bei-

F.07

Effekte aus der Umstellung des IFRS 15 auf die Konzernbilanz

	31. Dezember 2017	1. Januar 2017
<hr/>		
in Millionen €		
Aktiva		
Vermietete Gegenstände	-640	-264
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5	2
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	267	-
Übrige finanzielle Vermögenswerte	5	14
Aktive latente Steuern	-9	-35
Übrige Vermögenswerte	112	63
Summe Aktiva	-260	-220
Passiva		
Eigenkapital	-155	95
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-23	-1
Rückstellungen für sonstige Risiken	-2.481	-2.663
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	-2.247	-1.955
Passive latente Steuern	-55	4
Rechnungsabgrenzungsposten	-6.274	-5.820
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	11.208	10.328
Übrige Verbindlichkeiten	-233	-208
Summe Passiva	-260	-220

zulegenden Zeitwert bewertet werden. Unter IAS 39 wurden diese Instrumente 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. Eingetretene Verluste wurden als Wertminderung auf finanzielle Vermögenswerte erfasst. Unter IFRS 9 bezieht der neue Ansatz auch Erwartungen über die Zukunft mit ein. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste (expected credit losses) nutzt ein dreistufiges Vorgehen zur Allokation von Wertberichtigungen:

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

Stufe 1 beinhaltet alle Verträge ohne wesentlichen Anstieg des Kreditrisikos seit der erstmaligen Erfassung und beinhaltet regelmäßig neue Verträge und solche, deren Zahlungen weniger als 31 Tage überfällig sind. Der Anteil an den erwarteten Kreditverlusten über die Laufzeit des Instruments, welcher auf einen Ausfall innerhalb der nächsten zwölf Monate zurückzuführen ist, wird erfasst.

Stufe 2: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – keine beeinträchtigte Bonität

Wenn ein finanzieller Vermögenswert nach seiner erstmaligen Erfassung eine signifikante Steigerung des Kreditrisikos erfahren hat, allerdings nicht in seiner Bonität beeinträchtigt ist, wird er der Stufe 2 zugeordnet. Als Wertberichtigung werden die erwarteten Kreditverluste erfasst, welche über mögliche Zahlungsausfälle über die gesamte Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts bemessen werden.

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt

Wenn ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt oder ausgefallen ist, wird er der Stufe 3 zugeordnet. Als Wertberichtigung werden die erwarteten Kreditverluste über die gesamte Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts erfasst. Objektive Hinweise darauf, dass ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist, umfassen eine Überfälligkeit ab 91 Tagen sowie weitere Informationen über wesentliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners.

Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf einer mindestens quartalsweise durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigen. Für Schuldinstrumente, die nicht Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind, wird eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos maßgeblich anhand von Überfälligkeitssinformationen festgestellt.

Ein finanzieller Vermögenswert wird in Stufe 2 überführt, wenn das Kreditrisiko im Vergleich zu seinem Kreditrisiko zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung signifikant angestiegen ist. Das Kreditrisiko wird auf Basis der Ausfallwahrscheinlichkeit einge-

schätzt. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach für diese Forderungen bereits bei der erstmaligen Erfassung erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit erfasst werden.

Daimler wendet die Ausnahme von der Stufenzuordnung für finanzielle Vermögenswerte mit niedrigem Kreditrisiko auf Schuldinstrumente an, die an Börsen notiert und ein Investment-Grade-Rating besitzen, und ordnet diese stets der Stufe 1 zu.

In Stufe 1 und 2 wird der Effektivzinsertrag auf Basis des Bruttobuchwerts ermittelt. Sobald ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist und der Stufe 3 zugeordnet wird, wird der Effektivzinsertrag auf Basis des Nettobuchwerts (Bruttobuchwert abzüglich Risikovorsorge) berechnet.

Bewertung der erwarteten Kreditverluste. Erwartete Kreditverluste werden unter Zugrundelegung der folgenden Faktoren berechnet:

- a) Neutraler und wahrscheinlichkeitsgewichteter Betrag;
- b) Zeitwert des Geldes; und
- c) angemessene und belastbare Informationen (sofern diese ohne unangemessenen Kosten- und Zeitaufwand zur Verfügung stehen) zum Abschlussstichtag über vergangene Ereignisse, gegenwärtige Umstände und Vorhersagen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen.

Erwartete Kreditverluste werden berechnet als wahrscheinlichkeitsgewichteter Barwert aller Zahlungsausfälle über die erwartete Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts. Bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden die erwarteten Kreditverluste über ein statistisches Modell berechnet, welches drei wesentliche Risikoparameter einbezieht: Ausfallwahrscheinlichkeit, Verlustquote bei Ausfall und Kredithöhe bei Ausfall.

Unter IAS 39 ergab sich die Höhe des Verlusts für Kredite und Forderungen 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. Bei zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerten wurde 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 Wertminderungen dieses finanziellen Vermögenswerts, in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die Schätzung dieser Risikoparameter bezieht sämtliche zur Verfügung stehenden relevanten Informationen mit ein. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen über Faktoren einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z. B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost Performance Index) und Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Zukunftsprognosen unter Verwendung einer Szenario-Analyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario).

F.08**Erstanwendungseffekte von IFRS 9 auf das Konzern-Eigenkapital**

in Millionen €

Gewinnrücklage

Stand zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39	47.553
Veränderung des Ausfallrisikos bei Finanzinstrumenten	-52
Umgliederung der unter IAS 39 erfolgswirksam erfassten Wertminderungen von Eigenkapitalanteilen	38
Anpassungen aus der Bewertung von Eigenkapitalanteilen erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	16
Sonstige Effekte aus der Erstanwendung von IFRS 9	1
Latente Steuern auf Erstanwendungseffekte	-1
Stand zum 1. Januar 2018 nach IFRS 9	47.555

Rücklagen für zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte

Stand zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39	66
Umgliederung in Rücklagen für Eigenkapitalanteile erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet (nach latenten Steuern)	-44
Umgliederung in Rücklagen für Fremdkapitalinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet (nach latenten Steuern)	-22
Stand zum 1. Januar 2018 nach IFRS 9	-

Rücklagen für Eigenkapitalanteile erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet

Stand zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39	-
Umgliederung aus Rücklagen für zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (nach latenten Steuern)	44
Umgliederung der unter IAS 39 erfolgswirksam erfassten Wertminderungen von Eigenkapitalanteilen	-38
Latente Steuern auf Erstanwendungseffekte	6
Stand zum 1. Januar 2018 nach IFRS 9	12

Rücklagen für Fremdkapitalinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet

Stand zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39	-
Umgliederung aus Rücklagen für zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (nach latenten Steuern)	22
Veränderung des Ausfallrisikos bei Fremdkapitalinstrumenten	4
Sonstige Effekte aus der Erstanwendung von IFRS 9	2
Latente Steuern auf Erstanwendungseffekte	-2
Stand zum 1. Januar 2018 nach IFRS 9	26

Nicht beherrschende Anteile, nach Steuern

Stand zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39	1.290
Veränderung des Ausfallrisikos bei Finanzinstrumenten	-11
Latente Steuern auf Erstanwendungseffekte	3
Stand zum 1. Januar 2018 nach IFRS 9	1.282

Ein Finanzinstrument wird ausgebucht, wenn nach angemessener Einschätzung nicht davon ausgehen ist, dass ein finanzieller Vermögenswert ganz oder teilweise realisierbar ist, z. B. nach Beendigung des Insolvenzverfahrens oder nach gerichtlichen Entscheidungen.

Wesentliche Modifikationen (beispielsweise bei Veränderung des Barwerts der vertraglichen Zahlungsströme von 10%) von finanziellen Vermögenswerten führen zur Ausbuchung. Es wird erwartet, dass dies bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen lediglich in seltenen Fällen und unwesentlichen Umfängen auftreten kann. Sofern die Vertragsbedingungen neu verhandelt oder modifiziert werden und dies nicht zu einer Ausbuchung führt, so wird der Bruttobuchwert des Vertrags neu berechnet und jede Differenz im Gewinn oder Verlust erfasst.

Derivative Finanzinstrumente und Hedge Accounting. Eingebettete Derivate werden grundsätzlich vom Basisvertrag getrennt und separat erfasst. Eine Trennung unterbleibt, wenn der Basisvertrag ein finanzieller Vermögenswert ist, wenn der gesamte hybride Vertrag erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird oder wenn das eingebettete Derivat mit dem Basisvertrag eng verbunden ist. Unter IAS 39 wurde die Trennung auch vorgenommen, wenn der Basisvertrag ein finanzieller Vermögenswert ist, sofern dieser weder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wurde, noch das eingebettete Derivat eng mit dem Basisvertrag verbunden war.

Wenn die Vorgaben des IFRS 9 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. 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 Beurteilung der Effektivitätskriterien, welche die risikomindernde ökonomische Beziehung, die Auswirkungen des Kreditrisikos und die angemessene Hedge Ratio umfassen. Unter IAS 39 enthielt die Dokumentation zusätzlich eine Beschreibung der Methode zur Effektivitätsmessung. Darüber hinaus galten unter IAS 39 Anforderungen an die retrospektive und prospektive Überprüfung der Effektivität mit entsprechender Einhaltung eines Korridors für die Erreichung einer Kompensation der Risiken aus Änderungen des beizulegenden Zeitwerts oder der Zahlungsströme in Bezug auf das abgesicherte Risiko. Sicherungsbeziehungen wurden als in hohem Maße wirksam eingeschätzt und regelmäßig dahingehend untersucht, ob sie während der gesamten Berichtsperiode, für die sie designiert waren, hocheffektiv waren.

Unter IFRS 9 können im Rahmen von Cash Flow Hedges für hochwahrscheinlich erwartete Einkaufsgeschäfte abgrenzbare Risikokomponenten als Grundgeschäfte designiert werden. Daimler kann diese Möglichkeit nutzen, um zukünftig das Hedge Accounting zu vereinfachen und Ineffektivitäten bei Sicherungsbeziehungen über Rohstoffgeschäfte zu reduzieren. Die Möglichkeit der Abgrenzung von Risikokomponenten bei diesen Geschäften bestand unter IAS 39 nicht.

Nach IFRS 9 werden Beträge, die als effektive Sicherungsgewinne /-verluste aus den Sicherungsgeschäften im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente entnommen und direkt den Anschaffungskosten des Grundgeschäfts bei Einbuchung hinzugerechnet, sofern das Grundgeschäft, z. B. die erwartete Transaktion, zum Ansatz eines nichtfinanziellen Vermögenswerts oder einer nichtfinanziellen Verbindlichkeit führt. Eine entsprechende Anpassung der Anschaffungskosten wurde unter IAS 39 nicht vorgenommen.

F.09**Bewertungskategorien der Finanzinstrumente**

	Bewertungskategorien nach IAS 39	Bewertungskategorien nach IFRS 9	Buchwerte nach IAS 39 zum 31. Dezember 2017	Buchwerte nach IFRS 9 zum 1. Januar 2018
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	Kredite und Forderungen	Zu Anschaffungskosten bewertet	86.054	85.998
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Kredite und Forderungen	Zu Anschaffungskosten bewertet	11.995	11.999
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	Kredite und Forderungen	Zu Anschaffungskosten bewertet	12.072	12.072
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen				
Verzinsliche Wertpapiere erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Als zur Veräußerung verfügbare Instrumente klassifiziert	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	6.733	6.733
Verzinsliche Wertpapiere erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Als zur Veräußerung verfügbare Instrumente klassifiziert	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.130	3.130
Ähnliche Geldanlagen zu Anschaffungskosten bewertet	Als zur Veräußerung verfügbare Instrumente klassifiziert	Zu Anschaffungskosten bewertet	200	200
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile				
Eigenkapitalanteile erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Als zur Veräußerung verfügbare Instrumente klassifiziert	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	173	173
Eigen- und Fremdkapitalanteile erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Als zur Veräußerung verfügbare Instrumente klassifiziert	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	211	227
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	82	82
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	Kredite und Forderungen	Zu Anschaffungskosten bewertet	3.172	3.168
			123.822	123.782
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	Zu Anschaffungskosten bewertet	Zu Anschaffungskosten bewertet	127.124	127.121
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	Zu Anschaffungskosten bewertet	Zu Anschaffungskosten bewertet	12.451	12.451
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	111	111
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	Zu Anschaffungskosten bewertet	Zu Anschaffungskosten bewertet	8.468	8.471
			148.154	148.154

Für andere Grundgeschäfte erfolgt bei Cash Flow Hedges die Umbuchung der kumulierten Sicherungsgewinne/-verluste aus den Sicherungsgeschäften von den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zeitgleich mit der Ergebniswirkung der abgesicherten Grundgeschäfte. Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen werden unmittelbar im Konzernergebnis berücksichtigt.

Bei Derivaten, die in einer Sicherungsbeziehung als Sicherungsgeschäft designiert wurden, können unter IFRS 9 bestimmte Komponenten von der Designation ausgeschlossen und deren Änderung im beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis abgegrenzt werden. Dies findet z. B. beim Zeitwert von Optionen oder dem Cross Currency Basis Spread Anwendung. Der Zeitwert von Optionen konnte auch unter IAS 39 von

der Designation ausgenommen werden, unterlag aber der erfolgswirksamen Bewertung zum beizulegenden Zeitwert.

Tabelle [F.08](#) zeigt die Effekte der Erstanwendung von IFRS 9 auf die Bestandteile des Konzern-Eigenkapitals.

Die ursprünglichen Bewertungskategorien und Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach IAS 39 sowie die neuen Bewertungskategorien und Buchwerte dieser finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten gemäß IFRS 9 können Tabelle [F.09](#) entnommen werden.

Tabelle [F.10](#) zeigt die Überleitung der Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten nach IAS 39 zum 31. Dezember 2017 auf die Buchwerte gemäß IFRS 9 zum 1. Januar 2018.

F.10**Überleitung der Buchwerte (IAS 39 zu IFRS 9)**

	Buchwerte nach IAS 39 zum 31. Dezember 2017	Umgliederungs- effekte	Bewertungs- effekte	Buchwerte nach IFRS 9 zum 1. Januar 2018
in Millionen €				
Zu Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	86.054	-	-56	85.998
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.995	-	4	11.999
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.072	-	-	12.072
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	-	200	-	200
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.172	-	-4	3.168
	113.293	200	-56	113.437
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte				
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	10.063	-10.063	-	-
Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	384	-384	-	-
	10.447	-10.447	-	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	-	6.733	-	6.733
Eigenkapitalanteile	-	173	-	173
	-	6.906	-	6.906
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte				
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	-	3.130	-	3.130
Eigen- und Fremdkapitalanteile	-	211	16	227
	-	3.341	16	3.357

Anwendung von IFRIC 23 »Uncertainty over Income Tax Treatments«. Im Oktober 2018 wurde der IFRIC 23 »Uncertainty over Income Tax Treatments« von der EU übernommen. IFRIC 23 ist verpflichtend spätestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2019 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Daimler hat sich entschieden, den IFRIC 23 bereits zum 31. Dezember 2018 anzuwenden. Aus der Anwendung ergab sich kein wesentlicher Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, da die bisherige Bilanzierungspraxis von Daimler grundsätzlich den Regelungen des IFRIC 23 entsprach.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und noch nicht angewandte IFRS

Im Januar 2016 hat das IASB **IFRS 16 »Leases«** veröffentlicht, mit dem unter anderem IAS 17 »Leases« und IFRIC 4 »Determining Whether an Arrangement Contains a Lease« abgelöst werden. IFRS 16 schafft für Leasingnehmer die bisherige Klassifizierung von Leasingverträgen in Operating und Finance Leases ab. Stattdessen führt IFRS 16 ein einheitliches Bilanzierungsmodell ein, nach dem **Leasingnehmer** verpflichtet sind, für alle Leasingverträge einen Vermögenswert für das Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit für die ausstehenden Mietzahlungen anzusetzen. Dies führt dazu, dass künftig grundsätzlich sämtliche Leasingverhältnisse – weitgehend vergleichbar mit der heutigen Bilanzierung von Finance Leases – in der Konzernbilanz zu erfassen sind.

IFRS 16 räumt jedoch ein Wahlrecht ein, für Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten (kurzfristige Leasingverhältnisse) sowie für Leasingverträge über geringwertige Vermögenswerte auf eine Erfassung des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zu verzichten. Daimler wird diese Wahlrechte in Anspruch nehmen. Die mit diesen Leasingverhältnissen verbundenen Leasingzahlungen sind entweder linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses oder auf einer anderen systematischen Basis als Aufwand zu erfassen.

Die **Nutzungsrechte** werden zu Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen sowie gegebenenfalls erforderlicher Wertminderungen angesetzt. Die Anschaffungskosten des Nutzungsrechts ermitteln sich als Barwert sämtlicher zukünftiger Leasingzahlungen zuzüglich der Leasingzahlungen, die zu oder vor Beginn der Laufzeit des Leasingverhältnisses getätigt werden sowie der Vertragsabschlusskosten und der geschätzten Kosten für die Demontage oder Wiederherstellung des Leasinggegenstandes. Zum Abzug kommen sämtliche erhaltene Leasinganreize. In diesem Zusammenhang nimmt Daimler das Wahlrecht in Anspruch, die Zahlungen für Nicht-Leasingkomponenten grundsätzlich als Leasingzahlungen zu berücksichtigen. Sofern die zu berücksichtigenden Leasingzahlungen auch den Eigentumsübergang an dem zugrunde liegenden Vermögenswert zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses umfassen, einschließlich der Wahrnehmung einer Kaufoption, erfolgt die Abschreibung über die wirtschaftliche Nutzungsdauer. Andernfalls wird das Nutzungsrecht über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben.

Der erstmalige Ansatz der den Finanzierungsverbindlichkeiten zugeordneten *Leasingverbindlichkeiten* bestimmt sich als Barwert der zu leistenden Leasingzahlungen abzüglich geleisteter Vorauszahlungen. In der Folgebewertung wird der Buchwert der Leasingverbindlichkeit aufgezinst und erfolgsneutral um die geleisteten Leasingzahlungen vermindert.

Die Abschreibung des Nutzungsrechts ist gemäß IFRS 16 den Funktionskosten zugeordnet. Die Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit erfolgt in den Zinsaufwendungen. Die Leasingaufwendungen der als Operating Lease klassifizierten Leasingverträge werden unter IAS 17 bisher vollumfänglich in den Funktionskosten erfasst.

Die Bilanzierung beim **Leasinggeber** gemäß IAS 17 wurde nahezu identisch in IFRS 16 übernommen.

IFRS 16 ist für Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2019 beginnen; eine vorzeitige Anwendung ist zulässig, wenn IFRS 15 bereits angewendet wird. Daimler wird IFRS 16 erstmals für das am 1. Januar 2019 beginnende Geschäftsjahr anwenden. Dabei wird, in Einklang mit den Übergangsvorschriften, auf die Anpassung der Vorjahreszahlen verzichtet. Die Übergangseffekte werden kumulativ in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

Daimler wird beim Übergang auf den neuen Standard die folgenden von IFRS 16 gewährten Erleichterungsvorschriften für den Leasingnehmer anwenden:

- Bei den bisher gemäß IAS 17 als Operating Lease klassifizierten Leasingverträgen wird die Leasingverbindlichkeit mit dem Barwert der ausstehenden Leasingzahlungen angesetzt, abgezinst mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz zum 1. Januar 2019. Das zugehörige Nutzungsrecht wird grundsätzlich in Höhe der Leasingverbindlichkeit erfasst.
- Eine Prüfung hinsichtlich Wertminderung erfolgt nicht. Stattdessen wird das Nutzungsrecht zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung vereinfachend um den Betrag, der zum 31. Dezember 2018 als Rückstellung für belastende Leasingverhältnisse erfasst wurde, vermindert;
- Leasingverhältnisse, die spätestens am 31. Dezember 2019 enden, werden unabhängig von der ursprünglichen Vertragslaufzeit als kurzfristige Leasingverhältnisse bilanziert;
- Bei der Bewertung des Nutzungsrechts zum Zeitpunkt der erstmaligen Anwendung bleiben die anfänglichen direkten Kosten unberücksichtigt; und
- Bei der Bestimmung der Laufzeit von Verträgen mit Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen werden aktuelle Erkenntnisse berücksichtigt.

Die konzernweite Implementierungsvorbereitung zur erstmaligen Anwendung von IFRS 16 hat ergeben, dass mit der Umstellung zum 1. Januar 2019 Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten von voraussichtlich rund 3,5 Mrd. € erstmalig in der Konzernbilanz erfasst werden. Die Gewinnrücklagen werden sich zum Erstanwendungszeitpunkt nur in geringem Umfang ändern. Hinsichtlich des Konzern-EBIT wird im Jahr 2019 eine nicht wesentliche Verbesserung erwartet.

Veröffentlichte, von der EU noch nicht übernommene und noch nicht angewandte IFRS

Das IASB hat im Mai 2017 den Standard **IFRS 17 »Insurance Contracts«** veröffentlicht. IFRS 17 ersetzt den derzeit geltenden Standard IFRS 4 und soll die Transparenz und die Vergleichbarkeit in Bezug auf Ansatz, Bewertung, Ausweis sowie Angaben für Versicherungsverträge beim Versicherungsgeber erhöhen. IFRS 17 ist verpflichtend spätestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2021 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Gegenwärtig erwartet Daimler keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage durch die Anwendung von IFRS 17. Eine vorzeitige Anwendung ist derzeit nicht vorgesehen.

Daneben wurden weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, die erwartungsgemäß keinen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben werden.

Darstellung

Die Darstellung in der Konzernbilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres oder innerhalb eines längeren normalen Geschäftszyklus fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden grundsätzlich als langfristige Posten dargestellt.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Bewertung

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie z.B. erfolgswirksam zu beizulegenden Zeitwerten bewertete finanzielle Vermögenswerte, derivative Finanzinstrumente oder abgesicherte Grundgeschäfte sowie Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die für die Ausnahmen angewandten Bewertungsmethoden werden nachfolgend beschrieben.

Grundsätze der Konsolidierung

Der Konzernabschluss umfasst den Abschluss der Daimler AG und die Abschlüsse aller Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen (structured entities), auf welche die Daimler AG direkt oder indirekt Beherrschung ausüben kann. Beherrschung liegt vor, wenn das Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das Tochterunternehmen hat, es an positiven und negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann.

Strukturierte Unternehmen, die beherrscht werden, sind ebenfalls zu konsolidieren. Dementsprechend verbleiben die Vermögenswerte und Schulden in der Konzernbilanz. Bei strukturierten Unternehmen handelt es sich um Unternehmen, die so konzipiert wurden, dass es für die Entscheidung, wer das Unternehmen beherrscht, nicht ausschlaggebend ist, wer die Stimmrechte oder vergleichbare Rechte hat. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn sich die Stimmrechte nur auf Verwaltungsaufgaben beziehen und die maßgeblichen Tätigkeiten durch Vertragsvereinbarungen geregelt werden.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse der konsolidierten Tochterunternehmen werden grundsätzlich zum Bilanzstichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Die Abschlüsse der Daimler AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen werden unter Beachtung einheitlich geltender Ansatz- und Bewertungsprinzipien aufgestellt. Alle konzerninternen Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Erträge und Aufwendungen sowie Zahlungsströme aus Geschäftsvorfällen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden im Rahmen der Konsolidierung vollständig eliminiert.

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert.

Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns ohne Änderung der Beherrschung vermindert bzw. erhöht, werden als erfolgsneutrale Transaktion zwischen Eigenkapitalgebern abgebildet.

Anteile an assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken. Assoziierte Unternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert.

Für Unternehmen, bei denen Daimler die Führung mit einem Partner gemeinschaftlich ausübt (Joint Arrangement), ist zu unterscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte am Nettovermögen. Für Gemeinschaftsunternehmen ist die Equity-Methode anzuwenden. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit besteht, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In diesem Fall sind grundsätzlich die anteiligen Vermögenswerte und Schulden sowie die anteiligen Erträge und Aufwendungen zu erfassen (quotale Konsolidierung).

Gemeinschaftliche Tätigkeiten, die keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben, werden grundsätzlich gemäß der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Sofern in Einzelfällen die Abschlüsse von assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten nicht rechtzeitig vorliegen, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste mit einem zeitlichen Versatz von ein bis drei Monaten in den Konzernabschluss einbezogen. Bedeutende Geschäftsvorfälle werden jedoch ohne Zeitversatz bilanziert (siehe auch  Anmerkung 13).

Zu fortgeführten Anschaffungskosten einbezogene Unternehmen

Tochterunternehmen, assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftliche Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage einzeln und in Summe von untergeordneter Bedeutung sind, werden grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen.

Fremdwährungsumrechnung

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden finanzielle Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung mit den Stichtagskursen umgerechnet; die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die Gewinne und Verluste aus der Umrechnung von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalanteilen werden direkt im sonstigen Ergebnis erfasst.

Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Gesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Umrechnungsdifferenzen werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen. Die Posten des Eigenkapitals werden mit historischen Kursen geführt. Die Gewinn- und Verlustrechnungen und die Kapitalflussrechnungen werden mit den entsprechenden Periodendurchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse des US-Dollars, des Britischen Pfunds, des Japanischen Yens und des Chinesischen Renminbi, der für Daimler wesentlichsten ausländischen Währungen, haben sich wie in Tabelle  F.11 dargestellt entwickelt.

Hochinflation

Zur Bestimmung, ob ein Land als Hochinflationsland einzustufen ist, bezieht sich der Daimler-Konzern auf die Verlautbarungen der International Practices Task Force (IPTF) des Center of Audit Quality oder andere einschlägige internationale Verlautbarungen. Sofern ein Land als hochinflationär eingestuft wird, ist IAS 29 »Financial Reporting in Hyperinflationary Economies« mit Beginn der relevanten Berichtsperiode, d. h. ab dem 1. Januar des betreffenden Jahres, anzuwenden.

Aufgrund der Einschätzung, dass Argentinien ein Hochinflationsland ist, werden unsere Aktivitäten in Argentinien seit dem 1. Januar 2018 gemäß IAS 29 bilanziert. Hieraus haben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Umsatzrealisierung

Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über diese erlangt. Dies ist grundsätzlich dann gegeben, wenn der Kunde Besitz an den Produkten erlangt.

Grundsätzlich erfolgt die Zahlung aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten durch den Endkunden, wenn dieser die Verfügungsgewalt über diese erlangt.

Im Rahmen einer Händlerbestandsfinanzierung können Händler die Finanzierung ihres Fahrzeugbestands über Daimler Financial Services vornehmen. Zudem können Endkunden gegebenenfalls eine Finanzierung in Form eines Darlehens über Daimler Financial Services vornehmen. Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden und Händlern werden in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen. Weitere Informationen dazu können  Anmerkung 14 entnommen werden.

F.11**Wechselkurse**

	2018				2017			
	USD	GBP	JPY	CNY	USD	GBP	JPY	CNY
	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =
Mittelkurs am 31. Dezember	1,1450	0,8945	125,8500	7,8751	1,1993	0,8872	135,0100	7,8044
Periodendurch- schnittskurse								
1. Quartal	1,2292	0,8834	133,1700	7,8154	1,0648	0,8601	121,0100	7,3353
2. Quartal	1,1918	0,8762	130,0900	7,6035	1,1021	0,8611	122,5800	7,5597
3. Quartal	1,1629	0,8924	129,6100	7,9151	1,1746	0,8978	130,3500	7,8340
4. Quartal	1,1414	0,8867	128,8200	7,8953	1,1776	0,8875	132,9100	7,7899

Die Umsatzrealisierung aus dem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht, richtet sich nach der Form der Rückkaufvereinbarung:

- Fahrzeugverkäufe in Form eines Termingeschäfts, bei denen das Unternehmen zum Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist und einer Kaufoption, die dem Unternehmen das Recht zum Rückkauf einräumen, werden als Operating Leases bilanziert;
- Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Andernfalls folgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht. Daimler berücksichtigt verschiedene Faktoren bei der Bestimmung, ob es für einen Kunden einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung seines Rechts gibt. Dazu zählen das Verhältnis zwischen dem Rückkaufpreis und dem für den Zeitpunkt des Rückkaufs erwarteten Marktwert des Vermögenswertes oder historische Rückgabekoten.

Vereinbarungen, in denen Daimler seinem Kunden einen Mindestverkaufswert garantiert, den dieser beim Verkauf erzielen wird (Restwertgarantie), schränken den Kunden nicht in seiner Fähigkeit ein, die Nutzung des Vermögenswerts zu bestimmen und im Wesentlichen den verbleibenden Nutzen aus ihm zu ziehen. Bei Vertragsabschluss eines Verkaufs mit einer Restwertgarantie ist daher Umsatz zu erfassen. Es ist jedoch eine umsatzmindernde Abgrenzung für die potenzielle Ausgleichszahlung an den Kunden zu erfassen.

Bei Materialbeistellungen verkauft Daimler Vermögenswerte an einen Dienstleister und kauft im Anschluss die erstellten Produkte des Dienstleisters zurück. Sofern die Materialbeistellung nicht mit dem Übergang der Verfügungsmacht auf den Dienstleister verbunden ist, werden unter IFRS 15 keine Umsatzerlöse realisiert.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine verlängerte, separat berechnete Gewährleistung sowie Service- und Wartungsverträge an. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden, soweit der Kunde eine Vorauszahlung geleistet hat, abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam realisiert. Die Realisierung erfolgt grundsätzlich proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Ein Verlust aus

diesen Verträgen wird im jeweils aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die erwarteten Gesamtkosten für vertragliche Leistungen die noch zu realisierenden Umsatzerlöse übersteigen. Üblich für derartige Verträge ist eine Vorabzahlung oder die Zahlung von gleichbleibenden Raten über die Vertragslaufzeit.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien oder verbilligten Wartungsverträgen oder kostenfreien Online-Dienstleistungen erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen hauptsächlich auf Grundlage ihrer geschätzten relativen Einzelveräußerungspreise. Für die Bestimmung der Einzelveräußerungspreise verwendet Daimler insbesondere Preislisten unter Berücksichtigung von durchschnittlich gewährten Rabatten.

Fahrzeuge können zunächst an konzernunabhängige Händler verkauft werden. Anschließend entscheidet sich ein Endkunde mit Daimler Financial Services einen Leasingvertrag über ein solches Fahrzeug abzuschließen. Das Fahrzeug wird daher vom konzernunabhängigen Händler an Daimler Financial Services verkauft und es wird ein Leasingvertrag mit dem Endkunden abgeschlossen. Wenn die Verfügungsgewalt an dem Fahrzeug auf den konzernunabhängigen Händler übergeht, realisiert Daimler Umsatz aus diesem Fahrzeugverkauf.

Die zusätzlichen Kosten einer Vertragsanbahnung werden bei ihrem Entstehen sofort als Aufwand erfasst, wenn der Abschreibungszeitraum nicht mehr als ein Jahr betragen würde.

Daimler passt die Höhe der zugesagten Gegenleistung nicht um die Auswirkungen aus einer signifikanten Finanzierungskomponente an, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung eines zugesagten Guts oder einer zugesagten Dienstleistung auf den Kunden und deren Bezahlung durch den Kunden nicht mehr als ein Jahr beträgt.

Die Umsatzerlöse enthalten außerdem Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften sowie Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services. Die Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften resultieren aus Operating Leases und werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Zudem werden am Ende der Vertragslaufzeit Verwertungserlöse generiert. Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert.

In Abhängigkeit von unterschiedlichen Marktgegebenheiten in einzelnen Ländern, den jeweiligen Produktlebenszyklen und produktabhängigen Faktoren (wie z. B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden) setzt Daimler unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein. Die Programme umfassen finanzielle Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen, die wie folgt ausgewiesen werden:

- Die Umsatzerlöse werden abzüglich von Erlösschmälerungen, wie z. B. Skonti und Preisnachlässe, ausgewiesen.
- Sofern Darlehen unterhalb marktüblicher Zinssätze begeben werden, erfolgt der Ansatz der Forderungen in Höhe des Barwerts (unter Verwendung eines marktgerechten Zinssatzes), 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.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, soweit sie nach IAS 38 »Intangible Assets« nicht aktivierungspflichtig sind, werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls erfolgswirksam erfasst.

Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls aufwandswirksam erfasst, sofern sie nicht direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können und deshalb zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts gehören. Die Abschreibungen auf die aktivierten Fremdkapitalkosten werden in den Umsatzkosten ausgewiesen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden von dem Buchwert des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Ergebnis erfasst. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam als sonstige betriebliche Erträge erfasst, in der auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

In diesem Posten werden alle Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen gezeigt. Er beinhaltet, neben den anteiligen Ergebnissen der Finanzinvestitionen, auch die Ergebnisse, welche sich im Falle eines Verkaufs der Anteile oder aus der Neubewertung der Anteile bei einem Verlust des maßgeblichen Einflusses ergeben. Daimlers Anteil an Verwässerungsgewinnen und -verlusten, die dadurch entstehen, dass der Konzern oder andere Anteilseigner an Kapitalerhöhungen von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nicht teilnehmen, werden ebenfalls im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen berücksichtigt. Darüber hinaus beinhaltet der Posten Ergebnisse aus der Wertminderung bzw. Wertaufholung eines Beteiligungsbuchwertes.

Übriges Finanzergebnis

Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge aus Finanzvorgängen gezeigt, die nicht in den Zinserträgen oder Zinsaufwendungen bzw. bei Daimler Financial Services nicht in den Umsatzerlösen oder Umsatzkosten enthalten sind. Zum Beispiel sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken in diesem Posten enthalten.

Weiterhin sind Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Beteiligungen im übrigen Finanzergebnis enthalten, sofern diese nicht im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen werden.

Zinserträge und Zinsaufwendungen

In den Zinserträgen und Zinsaufwendungen sind Zinserträge aus Wertpapieranlagen, aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Zinsaufwendungen aus Schulden enthalten. Zudem gehen Zinsen und Änderungen der Marktwerte im Zusammenhang mit Zinssicherungsgeschäften sowie Erträge und Aufwendungen aus der Verteilung von Agien bzw. Disagien in diese Posten ein. Die Zinskomponenten aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Verpflichtungen sowie aus den zur Deckung dieser Verpflichtungen vorhandenen Planvermögen sowie Zinsen im Zusammenhang mit Ertragsteuernachzahlungen bzw. -erstattungen sind ebenfalls unter diesen Posten ausgewiesen.

Für das Segment Daimler Financial Services werden die Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Ertragsteuern

Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag als auch die latenten Steuern.

Die tatsächlichen Ertragsteuern werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen und Vorschriften des Jahres berechnet. Darüber hinaus beinhalten die im Geschäftsjahr ausgewiesenen tatsächlichen Steuern auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht endgültig veranlagte Jahre, allerdings ohne Zinszahlungen bzw. Zinserstattungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge wahrscheinlich nicht realisiert werden können (unsichere Steuerpositionen), werden Steuerrückstellungen gebildet. Der Betrag ermittelt sich aus der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Steuerzahlung (Erwartungswert bzw. wahrscheinlichster Wert der Steuerunsicherheit). Steuerforderungen aus unsicheren Steuerpositionen werden dann bilanziert, wenn es überwiegend wahrscheinlich und damit hinreichend gesichert ist, dass sie realisiert werden können. Nur bei Bestehen eines steuerlichen Verlustvortrags oder einer ungenutzten Steuergutschrift wird keine Steuerrückstellung oder Steuerforderung für diese unsicheren Steuerpositionen bilanziert, sondern stattdessen die aktive Latenz für die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften angepasst.

Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern spiegeln sich grundsätzlich erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung in den latenten Steuern wider. Eine Ausnahme hiervon stellen die im sonstigen Ergebnis oder erfolgsneutral direkt im Eigenkapital vorzunehmenden Veränderungen dar.

Aktive und passive latente Steuern werden auf temporäre Unterschiede zwischen den steuerlichen und den bilanziellen Wertansätzen einschließlich der Unterschiede aus der Konsolidierung sowie für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorräte 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. Daimler nimmt eine Wertberichtigung auf aktive latente Steuern vor, wenn es nicht wahrscheinlich ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorräte und Steuergutschriften verrechnet werden können. Passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, Zweigniederlassungen und assoziierten Unternehmen sowie Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen werden dann nicht angesetzt, wenn der Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung bestimmen kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflösen wird.

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisan teil der Aktionäre der Daimler AG durch den gewogenen Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird. Da in den Jahren 2018 und 2017 keine Sachverhalte vorgelagen, aus denen Verwässerungseffekte resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie in diesen Jahren dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Eine Änderung von einer unbegrenzten auf eine begrenzte Nutzungsdauer wird prospektiv vorgenommen.

Immaterielle Vermögenswerte (mit Ausnahme von Entwicklungskosten) mit begrenzter Nutzungsdauer werden grundsätzlich linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben (drei bis zehn Jahre). Die Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden als Schätzungsänderung behandelt. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden in den Funktionskosten berücksichtigt.

Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden aktiviert, wenn die Ansatzkriterien von IAS 38 erfüllt sind. Nach der erstmaligen Aktivierung wird der Vermögenswert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungen geführt. Aktivierte Entwicklungskosten beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten und werden linear über die geplante Produktlebensdauer (maximal zehn Jahre) abgeschrieben. Die Abschreibungen auf

aktivierte Entwicklungskosten sind Bestandteil der Herstellungskosten und werden denjenigen Fahrzeugen und Komponenten zugeordnet, durch die sie verursacht worden sind. Beim Verkauf der Vorräte bzw. Fahrzeuge werden sie in den Umsatzkosten berücksichtigt.

Geschäftswerte

Der Betrag, um den die Summe der übertragenen Gegenleistung im Rahmen einer Unternehmensakquisition die anteiligen Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigt, wird als Geschäftswert angesetzt. Geschäftswerte werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt.

Im Rahmen eines Kontrollerwerbs werden nicht beherrschende Anteile grundsätzlich zum entsprechenden Anteil des zu Zeitwerten bewerteten identifizierbaren Nettovermögens angesetzt.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Die Kosten für selbst erstellte Anlagen beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten. Soweit relevant, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch und Beseitigung des Vermögenswerts und die Wiederherstellung des Standorts.

Die Nutzungsdauern, über die die Sachanlagen abgeschrieben werden, können Tabelle [F.12](#) entnommen werden.

F.12

Nutzungsdauer für Sachanlagen

Gebäude und Grundstückseinrichtungen	10 bis 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	6 bis 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 30 Jahre

Leasing

Als Leasingverträge gelten alle Vereinbarungen, die das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts für einen festgelegten Zeitraum gegen Zahlung übertragen. Dies gilt auch für Vereinbarungen, bei denen die Übertragung eines solchen Rechts nicht ausdrücklich beschrieben ist. Der Konzern nutzt als Leasingnehmer Sachanlagen und vermietet als Leasinggeber seine Produkte. Anhand der Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob dem Leasingnehmer (sogenannte Finance Leases) oder dem Leasinggeber (sogenannte Operating Leases) das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand zuzurechnen ist.

Konzern als Leasingnehmer

Im Falle eines Operating Lease werden die Leasingraten bzw. Mietzahlungen linear aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Vermögenswerte, die im Rahmen eines Finance Lease bilanziert werden, sind zu Beginn des (Leasing-) Vertrags mit dem niedrigeren Wert aus dem Barwert der Mindestleasingzahlungen und dem Zeitwert des Leasinggegenstands und in den Folgeperioden abzüglich kumulierter Abschreibungen und sonstiger kumulierter Wertminderungen berücksichtigt. Die Abschreibung erfolgt linear; Restwerte der Vermögenswerte werden entsprechend berücksichtigt. Die aus den künftigen Leasingraten resultierenden Zahlungsverpflichtungen werden diskontiert unter den Finanzierungsverbindlichkeiten passiviert.

Sale-and-Leaseback

Leasingverträge über veräußerte und zurückgemietete Vermögenswerte werden nach denselben Grundsätzen im Konzernabschluss dargestellt.

Konzern als Leasinggeber

Ein Operating Lease umfasst Fahrzeuge, die der Konzern selbst herstellt und an Dritte vermietet. Zudem kann ein Operating Lease bei einem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht, zu bilanzieren sein:

- Fahrzeugverkäufe in Form eines Termingeschäfts, bei denen das Unternehmen zum Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist und einer Kaufoption, die dem Unternehmen das Recht zum Rückkauf einräumen, werden als Operating Leases bilanziert;
- Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Andernfalls folgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht. Daimler berücksichtigt verschiedenen Faktoren bei der Bestimmung, ob es für einen Kunden bei Vertragsabschluss einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung seines Rechts gibt. Dazu zählen das Verhältnis zwischen dem Rückkaufpreis und dem für den Zeitpunkt des Rückkaufs erwarteten Marktwert des Vermögenswertes oder historische Rückgabequoten.

Bei einer Bilanzierung als Operating Lease werden diese Fahrzeuge zu (fortgeführten) Herstellungskosten unter den vermieteten Gegenständen in den Fahrzeugsegmenten aktiviert und über die Vertragsdauer linear unter Zugrundelegung der erwarteten Restwerte abgeschrieben. Änderungen der Restwertewartung führen entweder zu einer prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, wenn Anhaltspunkte hierfür vorliegen, zu einer Wertminderung.

Gegenstand von Operating Leases sind darüber hinaus Fahrzeuge, im Wesentlichen Konzernprodukte, die Daimler Financial Services von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erwirbt und an Endkunden vermietet. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Anschaffungskosten unter den vermieteten Gegenständen im Segment Daimler Financial Services ausgewiesen. Sofern diese Fahrzeuge Konzernprodukte sind und subventioniert werden, werden die Subventionen von den Anschaffungskosten abgesetzt. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Konzernprodukte aufgrund der separat abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse. Der mit Konzernprodukten beim Verkauf an die Händler erzielte Umsatz liegt nach Einschätzung des Konzerns in der Größenordnung des entsprechenden Zugangs zum Vermietvermögen bei Daimler Financial Services. Im Jahr 2018 betragen die Zugänge aus diesen Fahrzeugen zu den vermieteten Gegenständen bei Daimler Financial Services rund 13 (2017: rund 13) Mrd. €.

Im Fall von Finance Leases weist der Konzern Forderungen in Höhe der Nettoinvestition aus dem Leasingverhältnis unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen aus. Die Nettoinvestition in ein Leasingverhältnis ist dabei die Bruttoinvestition (zukünftige Mindestleasingzahlungen und nicht garantierter Restwert) abgezinst mit dem Zinssatz, der dem Leasingverhältnis zugrunde liegt.

Anteile an at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

Im Erwerbszeitpunkt wird eine positive Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens bzw. des Gemeinschaftsunternehmens ermittelt und als Geschäftswert (»Investor Level Goodwill«) angesetzt. Der Geschäftswert wird in den Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestition einbezogen. Wird ein zusätzlicher Anteil an einem bereits bestehenden assoziierten Unternehmen erworben und ändert sich dadurch der maßgebliche Einfluss nicht, wird nur für den zusätzlich erworbenen Anteil ein Geschäftswert ermittelt; die bisherige Finanzinvestition wird nicht neu zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Daimler überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob objektive Hinweise auf Wertminderungen bzw. Wertaufholungen bei at-equity bilanzierten Unternehmen vorliegen. Liegen solche Hinweise vor, ermittelt der Konzern den Wertanpassungsbedarf. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung, wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und Nutzungswert. Eine Wertaufholung wird dann vorgenommen, wenn objektive Hinweise auf eine Werterhöhung vorliegen. Liegt eine solche Einschätzung vor, so wird der erzielbare Betrag erneut ermittelt. Eine Zuschreibung ist dabei auf den Wert begrenzt, der sich ohne Wertminderung ergeben hätte.

Zu eliminierende Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit at-equity bilanzierten Unternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet. Entkonsolidierungseffekte aus der Einbringung von Anteilen an Tochtergesellschaften in bestehende Beteiligungen, die at-equity bewertet werden, werden in die Zwischenergebniseliminierung einbezogen.

Wertminderung langfristiger nichtfinanzieller Vermögenswerte

Daimler überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte für Wertminderungen bzw. Wertaufholungen von Vermögenswerten vorliegen. Liegen solche Anzeichen vor, nimmt Daimler eine Schätzung des erzielbaren Betrags des Vermögenswerts vor. Der erzielbare Betrag wird für jeden einzelnen Vermögenswert bestimmt, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt Zahlungsmittelzuflüsse, die nicht weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten (zahlungsmittelgenerierende Einheiten) sind. Für Geschäftswerte und für sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wird mindestens einmal jährlich eine Überprüfung auf Wertminderung durchgeführt; diese erfolgt auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen.

Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten bestimmt Daimler den jeweiligen erzielbaren Betrag zunächst als Nutzungswert und vergleicht diesen mit den entsprechenden Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). Die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten entsprechen grundsätzlich den berichtspflichtigen Segmenten. Bei Daimler Financial Services wird die Überprüfung auf Wertminderung unterhalb der Segmentebene durchgeführt. Hierbei wird zwischen den beiden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Daimler Financial Services Classic (klassisches Finanzdienstleistungsgeschäft) sowie Daimler Financial Services Mobility (innovative Mobilitätsdienstleistungen) unterschieden. Die wesentlichen Vermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Daimler Financial Services Mobility wurden im Rahmen der beabsichtigten Einbringung in ein Joint Venture als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte klassifiziert. Die separate Prüfung auf Wertminderung war daher nicht erforderlich.

Der Nutzungswert wird durch Diskontierung erwarteter zukünftiger Zahlungsströme (Cash Flows) aus der fortgeführten Nutzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die zukünftigen Zahlungsströme werden auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung des Werthaltigkeitstests gültigen, vom Management verabschiedeten langfristigen Planung bestimmt. Diese Planung basiert auf Erwartungen im Hinblick auf zukünftige Marktanteile, die allgemeine Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie die Profitabilität der Produkte. Die mehrjährige Planung umfasst den Zeitraum bis 2025 und deckt damit überwiegend die Produktlebenszyklen unseres Fahrzeuggeschäfts ab. Die gerundeten, spezifisch für die jeweilige zahlungsmittelgenerierende Einheit ermittelten, zur Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen risikoangepassten Zinssätze betragen gegenüber dem Vorjahr unverändert 8 % nach Steuern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Fahrzeuggeschäfts. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Daimler Financial Services Classic wird ein gegenüber dem Vorjahr unveränderter risikoangepasster Zinssatz von 9 % nach Steuern verwendet. Während für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Daimler Financial Services Classic der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoangepassten Zinssatz der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Fahrzeuggeschäfts die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (WACC – Weighted Average Cost of Capital) zugrunde. Deren Ermittlung erfolgt auf Basis des Capital-Asset-Pricing-Modells (CAPM) unter Berücksichtigung der aktuellen Markterwartungen. Zur Ermittlung des risikoangepassten Zinssatzes für Zwecke des Werthaltigkeitstests werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren, Kapitalstrukturdaten sowie den Fremdkapitalkostensatz verwendet. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts (Terminal Value) abgebildet, der keine Zuwächse berücksichtigt. Darüber hinaus werden verschiedene Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese zeigen auf, dass auch bei gegenüber der ursprünglichen Planung ungünstigeren Prämissen für zentrale Einflussfaktoren kein Wertminderungsbedarf besteht. Ist der Nutzungswert niedriger als der Buchwert, wird zur Bestimmung des erzielbaren Betrags zusätzlich der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ermittelt.

Zu jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung, soweit diese sich nicht auf Geschäftswerte bezieht, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesen Fällen führt Daimler eine teilweise oder vollständige Wertaufholung durch; dabei wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht. Der erhöhte Buchwert darf jedoch den Buchwert nicht übersteigen, der ermittelt worden wäre (abzüglich planmäßiger Abschreibungen), wenn in früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre.

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen

Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen als zur Veräußerung bestimmt, wenn die Voraussetzungen des IFRS 5 »Non-current assets held for sale and discontinued operations« erfüllt sind. In diesem Fall werden die Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern mit dem niedrigeren Betrag aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Im Falle einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine entsprechende Wertaufholung; diese ist auf die zuvor für den Vermögenswert oder die Veräußerungsgruppe erfasste Wertminderung begrenzt. Der Konzern weist diese Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen grundsätzlich gesondert in der Konzernbilanz aus.

Vorräte

Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Der Nettoveräußerungswert ergibt sich aus dem erwarteten Verkaufserlös abzüglich noch anfallender Kosten. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten werden grundsätzlich nach der Einzelzuordnungsmethode ermittelt und beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die dafür angefallen sind, die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Bei gleichartigen Vorräten, die in einer größeren Stückzahl vorliegen und untereinander austauschbar sind, erfolgt die Zuordnung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten nach der Durchschnittsmethode. Bei selbst erstellten unfertigen und fertigen Erzeugnissen beinhalten die Herstellungskosten auch produktionsbezogene Gemeinkosten basierend auf einer Normalauslastung.

Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Als finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten erfasste Finanzinstrumente werden grundsätzlich getrennt ausgewiesen. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald Daimler Vertragspartei des Finanzinstruments wird. Bei marktüblichen Käufen oder Verkäufen von finanziellen Vermögenswerten wählt Daimler den Handelstag sowohl für die erstmalige bilanzielle Erfassung als auch für den bilanziellen Abgang.

Der erstmalige Ansatz von Finanzinstrumenten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Für die Folgebewertung werden die Finanzinstrumente einer der in IFRS 9 »Financial Instruments« aufgeführten Bewertungskategorien (finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden und finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden) zugeordnet. Dem Erwerb oder der Emission direkt zurechenbare Transaktionskosten werden bei der Ermittlung des Buchwerts berücksichtigt, wenn die Finanzinstrumente nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte beinhalten insbesondere Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber Kreditinstituten, Kassenbestände, derivative finanzielle Vermögenswerte sowie marktgängige Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen und Finanzinvestitionen. Die Klassifizierung von Finanzinstrumenten basiert auf dem Geschäftsmodell, in welchem die Instrumente gehalten werden, sowie der Zusammensetzung der vertraglichen Zahlungsströme.

Die Festlegung des Geschäftsmodells erfolgt auf Portfolioebene und richtet sich nach der Intention des Managements sowie den Transaktionsmustern der Vergangenheit. Die Prüfung der Zahlungsströme erfolgt auf Basis der einzelnen Instrumente.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte umfassen finanzielle Vermögenswerte, deren Zahlungsströme nicht ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen. Daneben sind auch finanzielle Vermögenswerte hier enthalten, die weder dem Geschäftsmodell »Halten« noch dem Geschäftsmodell »Halten und Veräußern« zugeordnet wurden.

Ebenfalls hier enthalten sind zu Handelszwecken gehaltene Derivate (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden), 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.

Finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden. Finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen und die mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen, wie z. B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (Geschäftsmodell »Halten«). 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.

Nach dem erstmaligen Ansatz werden diese finanziellen Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich Wertminde rungen bewertet. Gewinne und Verluste werden im Konzernergebnis erfasst, wenn die Kredite und Forderungen wert gemindert oder ausgebucht werden. Die Zinseffekte aus der Anwendung der Effektivzinsmethode sowie Effekte aus der Währungsumrechnung werden ebenfalls erfolgswirksam erfasst.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen und die sowohl mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen als auch Verkäufe zu tätigen, bspw. um ein definiertes Liquiditätsziel zu erreichen (Geschäftsmodell „Halten und Veräußern“). Diese Kategorie enthält außerdem Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden und für die die Option zur Erfassung von Zeitwertänderungen im sonstigen Ergebnis ausgeübt wurde.

Nach der erstmaligen Bewertung werden finanzielle Vermögenswerte dieser Kategorie erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet, wobei nicht realisierte Gewinne oder Verluste im sonstigen Ergebnis erfasst werden. Mit dem Abgang von Schuldinstrumenten dieser Kategorie werden die über das sonstige Ergebnis erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam erfasst. Erhaltene Zinsen aus Finanziellen Vermögenswerten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, werden grundsätzlich als Zinserträge unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam berücksichtigt. Zeitwertänderungen von Eigenkapitalinstrumenten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, werden nicht erfolgswirksam erfasst, sondern bei Abgang in die Gewinnrücklage umgebucht. Dividenden werden mit Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfolgswirksam erfasst.

Wertminderung finanzieller Vermögenswerte

Zu jedem Bilanzstichtag wird eine Wertberichtigung für finanzielle Vermögenswerte, Kreditzusagen und Finanzgarantien, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, erfasst, welche die erwarteten Kreditverluste für diese Instrumente reflektiert. Nach derselben Methode wird ebenfalls die Wertberichtigung für unwiderrufliche Kreditzusagen sowie Finanzgarantien ermittelt. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste (expected credit losses) nutzt ein dreistufiges Vorgehen zur Allokation von Wertberichtigungen:

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

Stufe 1 beinhaltet alle Verträge ohne wesentlichen Anstieg des Kreditrisikos seit der erstmaligen Erfassung und beinhaltet regelmäßig neue Verträge und solche, deren Zahlungen weniger als 31 Tage überfällig sind. Der Anteil an den erwarteten Kreditverlusten über die Laufzeit des Instruments, welcher auf einen Ausfall innerhalb der nächsten zwölf Monate zurückzuführen ist, wird erfasst.

Stufe 2: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – keine beeinträchtigte Bonität

Wenn ein finanzieller Vermögenswert nach seiner erstmaligen Erfassung eine signifikante Steigerung des Kreditrisikos erfahren hat, allerdings nicht in seiner Bonität beeinträchtigt ist, wird er der Stufe 2 zugeordnet. Als Wertberichtigung werden die erwarteten Kreditverluste erfasst, welche über mögliche Zahlungsausfälle über die gesamte Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts bemessen werden.

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt

Wenn ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt oder ausgefallen ist, wird er der Stufe 3 zugeordnet. Als Wertberichtigung werden die erwarteten Kreditverluste über die gesamte Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts erfasst. Objektive Hinweise darauf, dass ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist, umfassen eine Überfälligkeit ab 91 Tagen sowie weitere Informationen über wesentliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners.

Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf einer mindestens quartalsweise durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigen. Für Schuldinstrumente, die nicht Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind, wird eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos maßgeblich anhand von Überfälligkeitssinformationen oder Ausfallwahrscheinlichkeiten festgestellt.

Ein finanzieller Vermögenswert wird in Stufe 2 überführt, wenn das Kreditrisiko im Vergleich zu seinem Kreditrisiko zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung signifikant angestiegen ist. Das Kreditrisiko wird auf Basis der Ausfallwahrscheinlichkeit eingeschätzt. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen bereits bei der erstmaligen Erfassung der Stufe 2 zugeordnet werden. Dementsprechend muss keine Einschätzung über eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos vorgenommen werden.

Daimler wendet die Ausnahme von der Stufenzuordnung für finanzielle Vermögenswerte mit niedrigem Kreditrisiko auf Schuldinstrumente an, die an Börsen notiert und ein Investment-Grade-Rating besitzen und ordnet diese stets der Stufe 1 zu.

In Stufe 1 und 2 wird der Effektivzinszertifikat auf Basis des Bruttobuchwerts ermittelt. Sobald ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist und der Stufe 3 zugeordnet wird, wird der Effektivzinszertifikat auf Basis des Nettobuchwerts (Bruttobuchwert abzüglich Risikovorsorge) berechnet.

Bewertung der erwarteten Kreditverluste. Erwartete Kreditverluste werden unter Zugrundelegung der folgenden Faktoren berechnet:

- a) Neutraler und wahrscheinlichkeitsgewichteter Betrag;
- b) Zeitwert des Geldes; und
- c) angemessene und belastbare Informationen (sofern diese ohne unangemessenen Kosten- und Zeitaufwand zur Verfügung stehen) zum Abschlussstichtag über vergangene Ereignisse, gegenwärtige Umstände und Vorhersagen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen.

Erwartete Kreditverluste werden berechnet als wahrscheinlichkeitsgewichteter Barwert aller Zahlungsausfälle über die erwartete Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts. Bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden die erwarteten Kreditverluste über ein statistisches Modell berechnet, welches drei wesentliche Risikoparameter einbezieht: Ausfallwahrscheinlichkeit, Verlustquote bei Ausfall und Kredithöhe bei Ausfall.

Die Schätzung dieser Risikoparameter bezieht sämtliche zur Verfügung stehenden relevanten Informationen mit ein. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen über Faktoren einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z. B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost Performance Index) und Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Zukunftsprognosen unter Verwendung einer Szenario-Analyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario). Die Ermittlung der Wertberichtigung für Forderungen aus Lieferung und Leistung erfolgt überwiegend auf kollektiver Basis.

Ein Finanzinstrument wird ausgebucht, wenn nach angemessener Einschätzung nicht davon auszugehen ist, dass ein finanzieller Vermögenswert ganz oder teilweise realisierbar ist, z. B. nach Beendigung des Insolvenzverfahrens oder nach gerichtlichen Entscheidungen.

Wesentliche Modifikationen (beispielsweise bei Veränderung des Barwerts der vertraglichen Zahlungsströme von 10%) von finanziellen Vermögenswerten führen zur Ausbuchung. Es wird erwartet, dass dies bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen lediglich in seltenen Fällen und unwesentlichen Umfängen auftreten kann. Sofern die Vertragsbedingungen neu verhandelt oder modifiziert werden und dies nicht zu einer Ausbuchung führt, so wird der Bruttobuchwert des Vertrags neu berechnet und jede Differenz im Gewinn oder Verlust erfasst.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden saldiert und der Nettobetrag in der Konzernbilanz 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 operativen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Zins-, Währungs- und Rohstoffpreisrisiken.

Eingebettete Derivate werden grundsätzlich vom Basisvertrag getrennt und separat erfasst. Eine Trennung unterbleibt, wenn der Basisvertrag ein finanzieller Vermögenswert ist, wenn der gesamte hybride Vertrag erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird oder wenn das eingebettete Derivat mit dem Basisvertrag eng verbunden ist.

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 IFRS 9 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 Beurteilung der Effektivitätskriterien, welche die risikomindernde ökonomische Beziehung, die Auswirkungen des Kreditrisikos und die angemessene Hedge Ratio umfassen. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt.

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. Zeitwertänderungen von Derivaten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung designiert wurden, werden erfolgswirksam erfasst. 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.

Unter IFRS 9 können im Rahmen von Cash Flow Hedges für hochwahrscheinlich erwartete Einkaufsgeschäfte abgrenzbare Risikokomponenten als Grundgeschäfte designiert werden. Daimler kann diese Möglichkeit nutzen, um zukünftig das Hedge Accounting zu vereinfachen und Ineffektivitäten bei Sicherungsbeziehungen über Rohstoffgeschäfte zu reduzieren.

Unter IFRS 9 werden bei Cash Flow Hedges Beträge, die als effektive Sicherungsgewinne/-verluste aus den Sicherungsgeschäften im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente entnommen und direkt den Anschaffungskosten des Grundgeschäfts bei Einbuchung hinzugerechnet, sofern das Grundgeschäft, z. B. die erwartete Transaktion, zum Ansatz eines nichtfinanziellen Vermögenswerts oder einer nichtfinanziellen Verbindlichkeit führt.

Für andere Grundgeschäfte erfolgt bei Cash Flow Hedges die Umbuchung der kumulierten Sicherungsgewinne/-verluste aus den Sicherungsgeschäften von den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zeitgleich mit der Ergebniswirkung der abgesicherten Grundgeschäfte. Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen werden unmittelbar im Konzernergebnis berücksichtigt.

Bei Derivaten, die in einer Sicherungsbeziehung als Sicherungsgeschäft designiert wurden, können unter IFRS 9 bestimmte Komponenten von der Designation ausgeschlossen und deren Änderung im beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis abgegrenzt werden. Dies findet z. B. beim Zeitwert von Optionen oder dem Cross Currency Basis Spread Anwendung.

Die Bilanzierung einer einzelnen Sicherungsbeziehung ist prospektiv zu beenden, wenn sie die qualifizierenden Kriterien gemäß IFRS 9 nicht mehr erfüllt. Mögliche Gründe für die Beendigung der Bilanzierung einer Sicherungsbeziehung sind unter anderem der Wegfall des ökonomischen Zusammenhangs von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument, die Veräußerung oder Beendigung des Sicherungsinstruments oder eine Änderung des dokumentierten Risikomanagementziels einer einzelnen Sicherungsbeziehung. Die kumulierten Sicherungsgewinne und -verluste aus der Absicherung von Zahlungsströmen verbleiben in den Rücklagen und werden erst bei Fälligkeit ausgebucht, wenn die abgesicherten zukünftigen Zahlungsströme weiterhin erwartet werden. Im anderen Fall sind die kumulierten Sicherungsgewinne und -verluste sofort erfolgswirksam auszubuchen.

Werden derivative Finanzinstrumente nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen, weil die Voraussetzungen für ein Hedge Accounting nicht oder nicht mehr erfüllt sind, werden diese als zu Handelszwecken gehalten eingestuft und zum beizulegenden Zeitwert ergebniswirksam bewertet.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung von leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 »Employee Benefits« nach der »Projected Unit Credit Method«. Planvermögen, die angelegt sind, um leistungsbasierte Pensionszusagen und andere ähnliche Versorgungsleistungen zu decken, werden mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet und mit den entsprechenden Verpflichtungen verrechnet. Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen der Annahmen für die Bewertung leistungsbasierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, die sich direkt in der Konzernbilanz bzw. in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung auswirken.

Der Saldo aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen und Planvermögen (Nettopensionsverpflichtung oder Nettopensionsvermögen) wird mit dem der Bewertung der Bruttopensionsverpflichtung zugrunde liegenden Diskontierungszinssatz verzinst. Die daraus resultierenden Nettozinsaufwendungen bzw. -erträge werden erfolgswirksam in den Zinsaufwendungen bzw. den Zinserträgen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die übrigen Aufwendungen infolge der Gewährung von Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen, die sich im Wesentlichen aus erdienten Ansprüchen des Geschäftsjahres ergeben, sind in den Funktionskosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt.

Die Abzinsungsfaktoren für die Ermittlung der Barwerte der leistungsisierten Pensionsverpflichtungen werden – fristen- und währungskongruent zu den Pensionszahlungen – auf der Grundlage von Renditen bestimmt, die am Abschlussstichtag für hochwertige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am jeweiligen Markt erzielt werden. Für sehr lange Laufzeiten stehen keine hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen als Vergleichsmaßstab zur Verfügung. Die entsprechenden Abzinsungsfaktoren werden mittels Extrapolation der beobachtbaren Marktrenditen entlang der Zinskurve bestimmt.

Gewinne oder Verluste aus der Kürzung oder Abgeltung eines leistungsisierten Plans werden zum Zeitpunkt der Kürzung oder Abgeltung erfolgswirksam erfasst.

Rückstellungen für sonstige Risiken

Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht und wenn der Ressourcenabfluss wahrscheinlich und die voraussichtliche Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. Der als Rückstellung angesetzte Betrag stellt die bestmögliche Schätzung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag dar. Rückstellungen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Sofern die Ansatzkriterien für Rückstellungen nicht erfüllt sind und die Möglichkeit eines Zahlungsmittelabflusses bei der Erfüllung nicht unwahrscheinlich ist, erfolgt eine Angabe als Eventualverbindlichkeit (soweit hinreichend bewertbar). Der als Eventualverbindlichkeit angegebene Betrag entspricht der bestmöglichen Schätzung der möglichen Verpflichtung zum Bilanzstichtag. Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten werden regelmäßig überprüft und bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird im Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieaufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten.

Restrukturierungsrückstellungen werden im Zusammenhang mit Maßnahmen gebildet, die den Umfang oder die Art der Ausführung der Geschäftstätigkeit eines Segments oder einer Geschäftseinheit wesentlich verändern. In den überwiegenden Fällen bedingen diese Maßnahmen Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten. Angesetzt werden Restrukturierungsrückstellungen, wenn mit der Umsetzung eines detaillierten und formellen Plans begonnen oder dieser bereits kommuniziert wurde.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Vertragsverbindlichkeiten: Eine Vertragsverbindlichkeit ist die Verpflichtung eines Unternehmens, Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden zu übertragen, für die das Unternehmen von diesem Kunden eine Gegenleistung erhalten hat (bzw. noch zu erhalten hat).

Vertragsverbindlichkeiten ergeben sich bei Daimler insbesondere aus folgenden Sachverhalten:

- Unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen sowie erweiterten Garantien und
- Erhaltene Anzahlungen auf Verträge, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

Rückerstattungsverbindlichkeiten: Eine Rückerstattungsverbindlichkeit ergibt sich, wenn Daimler von einem Kunden eine Gegenleistung erhält und erwartet, dass dem Kunden diese Gegenleistung ganz oder teilweise zurückerstattet wird. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in Höhe der Gegenleistung bewertet, die dem Unternehmen voraussichtlich nicht zusteht und somit nicht im Transaktionspreis berücksichtigt wird.

Rückerstattungsverbindlichkeiten ergeben sich bei Daimler insbesondere aus folgenden Sachverhalten:

- Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften (insbesondere Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe), die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind und
- Verkäufe mit Rückgaberecht und Restwertgarantien.

Aktienorientierte Vergütung

Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und die Verpflichtung wird als Rückstellung ausgewiesen. Das in der Berichtsperiode zu berücksichtigende Ergebnis entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Bilanzstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividendenäquivalents und wird in den Funktionskosten ausgewiesen.

Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung

Gezahlte Zinsen sowie erhaltene Zinsen und Dividenden werden dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Die Zahlungsströme aus kurzfristig verzinslichen Wertpapieren mit hoher Umschlaghäufigkeit und wesentlichen Beträgen werden saldiert im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit abgebildet.

2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen und Ermessensentscheidungen vorgenommen werden. Diese können Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Schätzungen und Ermessensentscheidungen betroffen sind, werden im Folgenden erläutert. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen und Ermessensentscheidungen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben.

Werthaltigkeit von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

Im Rahmen der Werthaltigkeitstests für nichtfinanzielle Vermögenswerte sind Einschätzungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu bestimmen. Dabei sind insbesondere Annahmen bezüglich der zukünftigen Zahlungsmittelzuflüsse und -abflüsse sowohl im Planungszeitraum als auch für die Zeiträume danach zu treffen. Die Einschätzungen beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte. Auf Basis der im Jahr 2018 durchgeföhrten Werthaltigkeitstests übersteigen die erzielbaren Beträge die Nettovermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns erheblich.

Sofern bei at-equity bewerteten Finanzinvestitionen objektive Hinweise auf eine Wertminderung oder Wertaufholung vorliegen, sind ebenfalls Schätzungen und Beurteilungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag zu bestimmen. In diesem Zusammenhang sind Annahmen über die künftige Geschäftsentwicklung zu treffen, um die erwarteten zukünftigen Cash Flows dieser Finanzinvestition abzuleiten. Die Buch- und Marktwerte der börsennotierten at-equity bewerteten Finanzinvestitionen können [Anmerkung 13](#) entnommen werden.

Werthaltigkeit von vermieteten Gegenständen

Der Konzern überprüft regelmäßig die wertbestimmenden Faktoren seiner vermieteten Fahrzeuge. Dabei sind vor allem die Restwerte der Fahrzeuge nach Ablauf der Leasinglaufzeit einzuschätzen, die einen wesentlichen Teil der zukünftig erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse aus vermieteten Gegenständen darstellen. Im Rahmen dessen werden Annahmen zu wesentlichen Einflussfaktoren, wie der erwarteten Anzahl der Leasing-Rückläufer, der aktuellen Vermarktungsergebnisse sowie zukünftiger Fahrzeug-Modellwechsel getroffen. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie z.B. historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten. Auf der Grundlage der ermittelten Restwerte wird die planmäßige Abschreibung festgelegt; sofern sich die Restwerterwartung verändert, führt dies entweder zur prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, bei einem signifikanten Abfallen der Restwerterwartung, zu einer Wertminderung. Wird die planmäßige Abschreibung prospektiv angepasst, wirkt sich eine veränderte Restwerteinschätzung nicht unmittelbar aus, sondern verteilt sich gleichmäßig über die Restlaufzeit des Leasingvertrags.

Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Der Konzern schätzt regelmäßig das Ausfallrisiko seiner Forderungen aus Finanzdienstleistungen ein. In diesem Zusammenhang werden viele Faktoren berücksichtigt; diese umfassen Erfahrungswerte hinsichtlich eingetretener Kreditausfälle, die Größe und Zusammensetzung einzelner Portfolios, aktuelle wirtschaftliche Ereignisse und Rahmenbedingungen sowie die aktuellen Marktwerte bzw. die Angemessenheit der Kreditsicherheiten. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen über Faktoren einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z. B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost Performance Index) und Prognosen über zukünftige wirt-

schaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Zukunftsprognosen unter Verwendung einer Szenario-Analyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario). 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 33](#).

Produktgarantien

Die Bilanzierung von Rückstellungen für Produktgarantien ist grundsätzlich mit vielen Einschätzungen verbunden.

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien in Abhängigkeit der jeweiligen Produkte und Marktgegebenheiten. Rückstellungen für Produktgarantien werden grundsätzlich zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs oder bei Einführung neuer Arten von Produktgarantien gebildet. Um die Rückstellungshöhe zu bestimmen, müssen Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle sowie möglicher Rückrufaktionen pro Baureihe getroffen werden. Diese Einschätzungen basieren auf Erfahrungswerten hinsichtlich in der Vergangenheit erfolgter Schadensanfälligkeit bzw. -verläufe. Ferner umfassen die Einschätzungen Annahmen über die Höhe der potenziellen Reparaturkosten pro Fahrzeug und die Auswirkungen möglicher Zeit- oder Kilometerbeschränkungen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst.

Weitere Informationen zu Rückstellungen für sonstige Risiken können [Anmerkung 23](#) entnommen werden.

Haftungs- und Prozessrisiken

Die Daimler AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtsstreitigkeiten oder behördlichen Untersuchungen liegen häufig komplexe rechtliche Fragestellungen zugrunde und sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Entsprechend ist die Beurteilung, ob zum Stichtag eine gegenwärtige Verpflichtung als Ergebnis eines Ereignisses in der Vergangenheit besteht, ob ein zukünftiger Mittelabfluss wahrscheinlich und die Verpflichtung verlässlich schätzbar ist, in einem erheblichen Maß mit Einschätzungen durch das Management verbunden. Daimler beurteilt den jeweiligen Stand eines Verfahrens regelmäßig, auch unter Einbeziehung externer Anwälte. Es ist daher möglich, dass die Höhe der Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren aufgrund neuer zukünftiger Entwicklungen angepasst werden muss. Veränderungen von Schätzungen und Prämissen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertragslage des Konzerns haben. Es ist auch möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken können  [Anmerkung 30](#) entnommen werden.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Ermittlung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie die damit zusammenhängenden Pensionsaufwendungen basieren auf versicherungsmathematischen Modellen. Den Bewertungen liegen dabei unterschiedliche Annahmen wie aktuelle versicherungsmathematisch entwickelte Wahrscheinlichkeiten (u. a. Abzinsungsfaktoren, Anstieg der Lebenshaltungskosten), Annahmen über die künftige Fluktuation in Abhängigkeit von Alter und Dienstjahren oder auch erfahrungsbedingte Annahmen über die Eintrittswahrscheinlichkeit von Rentenzahlungen, Ratenzahlung oder Kapitalauszahlung zugrunde. Aufgrund veränderter Markt- und Konjunkturverhältnisse können die den Einflussfaktoren zugrunde gelegten Wahrscheinlichkeiten von aktuellen Entwicklungen abweichen. Mittels Sensitivitätsanalysen werden die finanziellen Auswirkungen der Abweichungen bei den wesentlichen Faktoren ermittelt. Weitere Informationen können  [Anmerkung 22](#) entnommen werden.

Ertragsteuern

Die Berechnung der Ertragsteuern der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen Gesetzen und Verordnungen. Die im Abschluss dargestellten Steuerpositionen unterliegen wegen ihrer Komplexität möglicherweise einer abweichenden Interpretation durch Steuerpflichtige einerseits und lokale Finanzbehörden andererseits. Für die Ermittlung von aktiven latenten Steuern sind die künftig zu versteuernden Einkommen sowie die Zeitpunkte, zu denen die aktiven latenten Steuern realisiert werden, einzuschätzen. Dabei werden unter anderem die geplanten Ergebnisse aus der operativen Geschäftstätigkeit, die Ergebniswirkungen aus der Umkehrung von zu versteuernden temporären Differenzen sowie realisierbare Steuerstrategien mit berücksichtigt. Da künftige Geschäftsentwicklungen unsicher sind und sich teilweise der Steuerung durch den Konzern entziehen, sind die zu treffenden Annahmen im Zusammenhang mit der Bilanzierung von aktiven latenten Steuern in erheblichem Maß mit Unsicherheiten verbunden. Daimler beurteilt zu jedem Bilanzstichtag die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern auf Basis der geplanten steuerpflichtigen Einkommen in künftigen Geschäftsjahren; sofern der Konzern davon ausgeht, dass künftige Steuervorteile mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50 % teilweise oder vollständig nicht realisiert werden können, wird eine Wertberichtigung auf die aktiven latenten Steuern vorgenommen. Weitere Informationen enthält  [Anmerkung 9](#).

3. Konsolidierungskreis

Zusammensetzung des Konzerns

Die Zusammensetzung des Konzerns zeigt die Tabelle  [F.13](#).

Die gesamten Bilanzsummen der zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierten Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinnützlichen Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von untergeordneter Bedeutung sind, hätten einen Anteil von rund 1 % an der Konzernbilanzsumme; die Summe der Umsatzerlöse und der Ergebnisse nach Steuern würde sich auf rund 1 % der Konzernumsatzerlöse und des Konzernergebnisses belaufen.

Eine detaillierte Zusammensetzung der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und des Anteilsbesitzes des Daimler-Konzerns gemäß § 313 HGB wird in der Anteilsbesitzliste dargestellt. Weitere Informationen hierzu sind in  [Anmerkung 40](#) enthalten.

Strukturierte Unternehmen

Bei den strukturierten Unternehmen im Konzern handelt es sich um Vermietungsgesellschaften, Asset-Backed-Securities (ABS) Gesellschaften und Spezialfonds. Gegenstand der Vermietungsgesellschaften ist im Wesentlichen der Erwerb sowie die Vermietung und Verwaltung von Vermögenswerten. Die ABS-Gesellschaften werden insbesondere zur Refinanzierung des Konzerns genutzt. Im Regelfall werden Forderungen aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft an strukturierte Unternehmen übertragen. Diese refinanzieren den Kaufpreis über die Ausgabe von Wertpapieren. Die Spezialfonds werden insbesondere zur Diversifikation der Kapitalanlagestrategie aufgelegt.

Zum Bilanzstichtag bestehen im Konzern Beziehungen zu 18 (2017: 24) beherrschten strukturierten Unternehmen, von denen 18 (2017: 22) Unternehmen vollkonsolidiert werden. Darüber hinaus unterhält der Konzern Beziehungen zu 7 (2017: 6) nicht beherrschten strukturierten Unternehmen. Die nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen sind für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns nicht von Bedeutung.

At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Im Mai 2017 hat Daimler für einen Kaufpreis von 0,3 Mrd. € einen Anteil von 15% an der **LSH Auto International Limited** (LSHAI) erworben. LSHAI verantwortet das Mercedes-Benz Retail Geschäft der Lei Shing Hong Group. LSHAI ist ein Tochterunternehmen der Lei Shing Hong Group und einer der größten Mercedes-Benz Händler weltweit.

Im Januar 2017 hat die **There Holding B.V.** einen Anteil von 15% an der HERE International B.V. an Intel Holdings B.V. verkauft und im Zusammenhang mit der Veräußerung einen Ertrag von 183 Mio. € vereinnahmt. Ausführungen zu weiteren Transaktionen werden in  Anmerkung 13 erläutert.

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden

Im März 2018 haben der Daimler-Konzern und die BMW Group eine Vereinbarung zur Zusammenlegung ihrer Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste unterzeichnet. Die Partner beabsichtigen, ihren Kunden zukünftig ein ganzheitliches Ökosystem an Mobilitätsdiensten anzubieten, das intelligent, nahtlos vernetzt und auf einen Fingertipp zur Verfügung steht. Dazu werden die bereits bestehenden Angebote für On-Demand Mobilität in den Bereichen CarSharing, Ride-Hailing, Parking, Charging und Multimodalität zusammengeführt und künftig in Gemeinschaftsunternehmen strategisch weiter ausgebaut. Die zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden werden zum 31. Dezember 2018 gesondert in der Konzernbilanz ausgewiesen. Die Vermögenswerte der Veräußerungsgruppe betrugen 531 Mio. €; die Schulden lagen bei 212 Mio. €.

Nach Zustimmung der jeweils zuständigen Wettbewerbsbehörden hat der Vollzug der Transaktion im Januar 2019 stattgefunden. Im Segment Daimler Financial Services führt die Transaktion im ersten Quartal 2019 zu einem signifikanten positiven Ergebniseffekt (rund 0,7 Mrd. €) und Zahlungsmittelabfluss (rund 0,7 Mrd. €).

F.13

Zusammensetzung des Konzerns

	31. Dezember 2018	2017
Konsolidierte Tochterunternehmen	376	363
Inland	70	64
Ausland	306	299
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	126	119
Inland	36	41
Ausland	90	78
Anteilmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten	1	1
Inland	-	-
Ausland	1	1
At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten	3	3
Inland	1	1
Ausland	2	2
At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen	16	16
Inland	4	5
Ausland	12	11
At-equity bewertete assoziierte Unternehmen	16	14
Inland	4	3
Ausland	12	11
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen	32	32
Inland	13	16
Ausland	19	16
	570	548

F.14**Umsatzerlöse**

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
2018								
Europa	36.902	10.775	8.937	2.851	4.269	63.734	-3.810	59.924
NAFTA	18.488	16.622	1.666	255	5.366	42.397	-903	41.494
Asien	30.859	6.503	844	227	230	38.663	-19	38.644
Übrige Märkte	3.950	3.661	1.130	777	203	9.721	-187	9.534
Umsatzerlöse IFRS 15	90.199	37.561	12.577	4.110	10.068	154.515	-4.919	149.596
Sonstige Umsatzerlöse	2.904	712	1.049	419	16.201	21.285	-3.519	17.766
Umsatzerlöse gesamt	93.103	38.273	13.626	4.529	26.269	175.800	-8.438	167.362

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services ¹	Summe Segmente	Überleitung ¹	Daimler-Konzern
in Millionen €								
2017								
Europa	37.607	10.727	8.684	2.861	3.827	63.706	-3.582	60.124
NAFTA	19.721	14.767	1.498	299	5.229	41.514	-871	40.643
Asien	30.249	6.111	860	159	218	37.597	-20	37.577
Übrige Märkte	4.364	3.323	1.010	835	176	9.708	-192	9.516
Umsatzerlöse IFRS 15	91.941	34.928	12.052	4.154	9.450	152.525	-4.665	147.860
Sonstige Umsatzerlöse	2.410	827	1.109	370	15.080	19.796	-3.502	16.294
Umsatzerlöse gesamt	94.351	35.755	13.161	4.524	24.530	172.321	-8.167	164.154

1 Neben der Anpassung des Vorjahres infolge von IFRS 15 wurden im Jahr 2017 im Segment Daimler Financial Services die konzerninternen Umsatzerlöse angepasst. Diese Anpassung wurde in der Überleitung in vollem Umfang eliminiert.

4. Umsatzerlöse

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung dargestellten Umsatzerlöse beinhalten sowohl Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden als auch sonstige Umsatzerlöse, die nicht im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (Umsatzerlöse IFRS 15) sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen und geographische Regionen aufgegliedert und in Tabelle [F.14](#) dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten.

Die Sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften (IAS 17), Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Financial Services von 5.188 (2017: 4.613) Mio. € sowie Effekte aus der Währungssicherung.

Die Umsatzerlöse IFRS 15 beinhalten Umsatzerlöse von 3.583 (2017: 2.481) Mio. €, die zum 31. Dezember 2017 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren und Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen von 434 (2017: 458) Mio. €, die in früheren Perioden erfüllt oder teilweise erfüllt worden sind.

Zum 31. Dezember 2018 wird erwartet, dass zukünftig Umsatzerlöse von 7.642 Mio. € aus zum Ende der Berichtsperiode nicht (oder teilweise nicht) erfüllten Leistungsverpflichtungen innerhalb der nächsten drei Jahre realisiert werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um langfristige Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantieverträge. Nicht enthalten sind verbleibende Leistungsverpflichtungen aus Kundenverträgen, die eine erwartete ursprüngliche Laufzeit von maximal einem Jahr haben. Zur Bestimmung der ursprünglichen Laufzeit eines kombinierten Vertrages werden darin enthaltene langfristige Leistungsverpflichtungen, die im Verhältnis zum Gesamtvertragsvolumen von untergeordneter Bedeutung sind, nicht berücksichtigt.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Geschäftsfeldern ist in Tabelle [F.100](#) und nach Regionen in Tabelle [F.102](#) in [Anmerkung 34](#) dargestellt.

5. Funktionskosten

Umsatzkosten

Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle [F.15](#) dargestellt.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 1.538 (2017: 1.310) Mio. € sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2018 auf 13.067 (2017: 12.951) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs-einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im Jahr 2018 betragen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 4.036 (2017: 3.808) 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 2018 bei 6.581 (2017: 5.938) Mio. € und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

Optimierungsprogramme

Aus Optimierungsprogrammen sind im Jahr 2018 keine wesentlichen Aufwendungen angefallen. Im Jahr 2017 sind im Segment Daimler Trucks im Zusammenhang mit der Optimierung der Fixkosten insbesondere bei der Marke Mercedes-Benz Aufwendungen von 172 Mio. € entstanden. Die Zahlungsmittel-abflüsse erfolgten überwiegend im Jahr 2018.

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl

Beschäftigte

Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2018 enthaltene Personalaufwand beträgt 22.432 (2017: 22.186) Mio. €. Darin sind Löhne und Gehälter von 18.329 (2017: 18.188) Mio. €, Kosten der sozialen Sicherheit von 3.332 (2017: 3.292) Mio. € sowie Kosten der Altersversorgung von 771 (2017: 706) Mio. € enthalten. Die Zahl der im Geschäftsjahr durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter kann Tabelle [F.16](#) entnommen werden.

Informationen über die Gesamtbezüge von aktiven und früheren Mitgliedern des Vorstands sowie aktiven Mitgliedern des Aufsichtsrats sind in [Anmerkung 38](#) enthalten.

F.15

Umsatzkosten

	2018	2017
in Millionen €		
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	-117.508	-113.707
Abschreibungen auf vermielte Gegenstände	-8.567	-7.936
Refinanzierungskosten bei Daimler Financial Services	-2.747	-2.187
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-382	-500
Übrige Umsatzkosten	-5.091	-5.296
	-134.295	-129.626

F.16

Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte

	2018	2017
Mercedes-Benz Cars ¹	146.240	143.586
Daimler Trucks	82.905	80.155
Mercedes-Benz Vans	26.223	24.823
Daimler Buses	18.506	17.978
Daimler Financial Services	13.739	12.621
Sonstige	10.852	10.367
	298.465	289.530

¹ Inklusive anteiliger Mitarbeiteranzahl aus einem anteilmäßig konsolidierten Unternehmen von 1.856 Mitarbeitern im Jahr 2018 (2017: 1.203).

F.17**Sonstige betriebliche Erträge**

	2018	2017
in Millionen €		
Erträge aus weiterverrechneten Kosten	821	761
Fördergelder und Subventionen	102	107
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	140	385
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	159	149
Erträge aus den Optimierungsprogrammen	–	133
Übrige sonstige Erträge	1.108	724
	2.330	2.259

6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge kann Tabelle [F.17](#) entnommen werden.

Die Erträge aus weiterverrechneten Kosten an Dritte beinhalteten Erträge aus Lizenz- und Patenten, weiterverrechnete Frachtkosten und andere weiterverrechnete Erträge, denen Aufwendungen vor allem in den Funktionskosten gegenüberstehen.

Die Fördergelder und Subventionen enthalten überwiegend Erstattungen im Zusammenhang mit laufenden Altersteilzeitverträgen und Fördermittel für alternative Antriebe. Die übrigen sonstigen Erträge beinhalteten im Jahr 2018 Versicherungsentschädigungen von 219 Mio. €.

In den Erträgen aus dem Abgang von Sachanlagen waren im Jahr 2017 Erträge aus dem Verkauf von Immobilien durch die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation am Standort Kawasaki in Japan von 267 Mio. € enthalten.

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist in Tabelle [F.18](#) dargestellt.

Die übrigen sonstigen Aufwendungen enthalten im Wesentlichen Veränderungen von Rückstellungen für sonstige Risiken. Im Vergleich zum Vorjahr sind insbesondere höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren enthalten.

F.18**Sonstige betriebliche Aufwendungen**

	2018	2017
in Millionen €		
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-106	-117
Übrige sonstige Aufwendungen	-1.356	-926
	-1.462	-1.043

F.19**Übriges Finanzergebnis**

	2018	2017
in Millionen €		
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinssatzfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-31	-61
Sonstiges übriges Finanzergebnis	241	-149
	210	-210

7. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [F.19](#) entnommen werden.

Aus der Bewertung der in den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesenen Anteile an der Minderheitsbeteiligung Aston Martin Lagonda Global Holdings plc zum beizulegenden Zeitwert entstand im Jahr 2018 im sonstigen übrigen Finanzergebnis ein Ertrag von 111 Mio. €, der dem Segmentergebnis von Mercedes-Benz Cars zugeordnet wurde. Nach dem erfolgten Börsengang, der Anfang Oktober 2018 vollzogen wurde, erfolgt die Bewertung der Anteile zum aktuellen Börsenwert.

F.20**Zinserträge und Zinsaufwendungen**

	2018	2017
in Millionen €		
Zinserträge		
Nettozinertrag auf das Nettovermögen aus leistungsbasierten Versorgungsplänen	3	2
Zinsen und ähnliche Erträge	268	212
	271	214
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsbasierten Versorgungsplänen	-133	-211
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-660	-371
	-793	-582

8. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle [F.20](#) entnommen werden.

9. Ertragsteuern

Die Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern kann Tabelle [F.21](#) entnommen werden.

Das inländische Ergebnis vor Ertragsteuern beinhaltet auch das Ergebnis der nach der Equity-Methode bewerteten Finanzinvestitionen, wenn die Anteile an diesen Unternehmen von inländischen Unternehmen gehalten werden.

Die Aufteilung des ausgewiesenen Steueraufwands kann Tabelle [F.22](#) entnommen werden.

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge von in- und ausländischen Unternehmen von 529 Mio. € (2017: Steueraufwendungen von 268 Mio. €) enthalten.

Die Zusammensetzung des latenten Steueraufwands/-ertrages ist in Tabelle [F.23](#) dargestellt.

Bei den inländischen Gesellschaften wurde in den Jahren 2018 und 2017 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.24](#) zeigt eine Überleitungsrechnung vom im Geschäftsjahr erwarteten Steueraufwand zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von unverändert 29,825 % mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

Das im Jahr 2017 vom Präsidenten der USA unterzeichnete Gesetz für eine umfassende Steuerreform (»H. R. 1/Tax Cuts and Jobs Act«) sieht unter anderem eine Reduzierung des landesweiten Körperschaftsteuersatzes für Unternehmen in den USA ab dem 1. Januar 2018 von 35 % auf 21 % vor. Die Reduzierung des Steuersatzes erforderte im Jahr 2017 bei den Tochtergesellschaften in den USA eine Neubewertung der aktiven und passiven latenten Steuern. Hieraus ergab sich ein Steuerertrag von 1.626 Mio. €, der in der Zeile Effekt aus Steuergesetzänderungen enthalten ist.

In den Jahren 2018 und 2017 mussten zusätzliche Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern bei ausländischen Tochterunternehmen gebildet werden. Die Steueraufwendungen sind jeweils in der Zeile Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern enthalten.

Die Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen enthält alle Effekte von in- und ausländischen Gesellschaften im Zusammenhang mit steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Aufwendungen wie beispielsweise die steuerfreien Erträge im Zusammenhang mit den Nettopensionsaufwendungen im Inland sowie Effekte aus steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen. Weiterhin enthält die Zeile im Jahr 2017 Steueraufwendungen im Zusammenhang mit der Auslegung von Steuergesetzen.

F.21

Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern

	2018	2017
in Millionen €		
Inland	2.932	6.483
Ausland	7.663	7.484
	10.595	13.967

F.22

Aufteilung des Steueraufwands

	2018	2017
in Millionen €		
Tatsächliche Steuern		
Inland	-1.116	-2.024
Ausland	-1.127	-1.985
Latente Steuern		
Inland	125	-425
Ausland	-895	1.084
	-3.013	-3.350

F.23

Zusammensetzung des latenten Steueraufwands

	2018	2017
in Millionen €		
Latente Steuern		
davon aus temporären Differenzen	-510	1.059
davon aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	-260	-400

F.24

Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

	2018	2017
in Millionen €		
Erwarteter Steueraufwand	-3.160	-4.166
Abweichende ausländische Steuersätze	326	-54
Abweichende Gewerbesteuer	37	52
Effekt aus Steuergesetzänderungen	11	1.585
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern	-101	-171
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	14	-632
Sonstiges	-140	36
Ausgewiesener Steueraufwand	-3.013	-3.350

F.25**Aktive und passive latente Steuern**

	31. Dezember 2018	2017
in Millionen €		
Aktive latente Steuern	4.021	2.844
Passive latente Steuern	-3.762	-2.347
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern	259	497

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.25](#) dargestellt ausgewiesen.

F.26**Aufteilung der unsalidierten aktiven und passiven latenten Steuern**

	31. Dezember 2018	2017
in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	30	47
Sachanlagen	154	134
Vermietete Gegenstände	1.808	1.662
Vorräte	1.017	977
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	341	405
Sonstige Aktiva, i. W. übrige finanzielle Vermögenswerte	4.837	5.549
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	1.538	1.813
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	592	671
Sonstige Rückstellungen	1.692	1.875
Verbindlichkeiten	2.092	1.621
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	1.084	878
Sonstige Passiva	2	2
	15.187	15.634
Wertberichtigungen	-1.299	-1.291
davon auf temporäre Differenzen	-213	-194
davon auf steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	-1.086	-1.097
Aktive latente Steuern, unsalidiert	13.888	14.343
Entwicklungskosten	-3.352	-3.060
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-115	-127
Sachanlagen	-1.757	-1.575
Vermietete Gegenstände	-5.092	-4.387
Vorräte	-78	-55
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-793	-721
Sonstige Aktiva	-321	-382
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-1.572	-3.082
Sonstige Rückstellungen	-233	-150
Sonstige Passiva	-316	-307
Passive latente Steuern, unsalidiert	-13.629	-13.846
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern	259	497

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.26](#) dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern ist in Tabelle [F.27](#) 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.28](#) dargestellte Steueraufwand.

Die im Wesentlichen auf ausländische Gesellschaften entfallenden Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern erhöhten sich in der Konzernbilanz im Vergleich zum 31. Dezember 2017 um 8 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf die ergebniswirksame Bildung von 101 Mio. € zurückzuführen. Darüber hinaus ergab sich eine ergebnisneutrale Verminderung unter anderem aufgrund von Währungsumrechnungen.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018 betreffen u. a. die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge (904 Mio. €). Bei den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen wurden Wertberichtigungen von 35 Mio. € auf Verlustvorträge gebildet, die im Zeitraum von 2019 bis 2020 verfallen, 160 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2021 bis 2023 verfallen, 50 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2024 bis 2028 verfallen sowie 659 Mio. € auf Verlustvorträge, die unbegrenzt vortragsfähig sind. Darüber hinaus betreffen die Wertberichtigungen zu einem großen Teil auch temporäre Differenzen bei ausländischen Tochterunternehmen sowie Verlustvorträge für »State and local taxes« bei den US-amerikanischen Gesellschaften. Daimler geht davon aus, die wertberichtigten aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von über 50% nicht nutzen zu können. Der Konzern hat in mehreren Tochterunternehmen einiger Länder im Jahr 2018 bzw. in Vorjahren steuerliche Verluste erwirtschaftet. Bei den nach Verrechnung mit passiven latenten Steuern nicht wertberichtigten aktiven latenten Steuern dieser Gesellschaften von 127 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 einbehaltenen Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen sollen aus heutiger Sicht überwiegend investiert bleiben. Auf einbehaltene und nicht zur Ausschüttung vorgesehene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen von 28.514 (2017: 28.692) Mio. € sind keine passiven latenten Steuern berechnet worden. Bei Ausschüttung würden die Gewinne

zu 5 % der deutschen Besteuerung zu unterwerfen sein; gegebenenfalls würden ausländische Quellensteuern anfallen. Darüber hinaus wären bei Ausschüttung der Gewinne eines ausländischen Tochterunternehmens an eine ausländische Zwischenholding gegebenenfalls weitere ertragsteuerliche Konsequenzen zu beachten. Ausschüttungen würden deshalb in der Regel zu einem zusätzlichen Steueraufwand führen. Die Ermittlung der zu versteuernden temporären Differenzen wäre mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Daimler ist der Ansicht, ausreichend Vorsorge für diese offenen Veranlagungsjahre getroffen zu haben.

Aufgrund von zukünftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassungen der Finanzverwaltungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuererstattungen für vergangene Jahre kommen kann.

F.27

Veränderung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern

	2018	2017
in Millionen €		
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 1. Januar	497	363
Latenter Steueraufwand/-ertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung	-770	659
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Eigenkapitalinstrumente/Fremdkapitalinstrumente	21	-3
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	537	-735
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsbasierten Pensionsplänen	171	-19
Sonstige Veränderung ¹	-197	232
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 31. Dezember	259	497

1 Die sonstige Veränderung betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

F.28

Steueraufwand im Eigenkapital

	2018	2017
in Millionen €		
Steueraufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-3.013	-3.350
Steueraufwand/-ertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Konzern-Eigenkapital	728	-757
	-2.285	-4.107

10. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in Tabelle [F.29](#) dargestellt.

Zum 31. Dezember 2018 entfallen von den Geschäftswerten 433 (2017: 455) Mio. € auf das Segment Daimler Financial Services, 418 (2017: 418) Mio. € auf das Segment Daimler Trucks und 168 (2017: 180) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen überwiegend die Geschäftswerte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2018: 4.029 Mio. €; 2017: 5.086 Mio. €). Ferner unterliegen übrige immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von 270 (2017: 255) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen Vertriebsrechte der Fahrzeugsegmente mit unbestimmter Nutzungsdauer und Markenzeichen, die dem Segment Daimler Trucks zugeordnet sind und deren zeitliche Nutzung unbegrenzt ist. Der Konzern plant, die Nutzung dieser Vermögenswerte unverändert fortzuführen.

Tabelle [F.30](#) zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verteilen.

F.29**Immaterielle Vermögenswerte**

	Geschäftswerte (erworben)	Entwicklungs- kosten (selbst geschaffen) ²	Übrige immaterielle Vermögens- werte (erworben)	Gesamt
in Millionen €				
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2017	1.481	13.963	4.384	19.828
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	9	-	16	25
Übrige Zugänge	1	2.779	755	3.535
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-34	-524	-396	-954
Sonstige Veränderungen ¹	-71	-26	-140	-237
Stand 31. Dezember 2017	1.386	16.192	4.619	22.197
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-
Übrige Zugänge	1	2.535	640	3.176
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-282	-432	-714
Sonstige Veränderungen ¹	-31	6	57	32
Stand 31. Dezember 2018	1.356	18.451	4.884	24.691
Abschreibungen/Wertminderungen				
Stand 1. Januar 2017	293	5.136	2.301	7.730
Zugänge	-	1.323	445	1.768
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-521	-368	-889
Sonstige Veränderungen ¹	-22	-26	-99	-147
Stand 31. Dezember 2017	271	5.912	2.279	8.462
Zugänge	-	1.553	476	2.029
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-277	-373	-650
Sonstige Veränderungen ¹	3	6	40	49
Stand 31. Dezember 2018	274	7.194	2.422	9.890
Buchwert zum 31. Dezember 2017	1.115	10.280	2.340	13.735
Buchwert zum 31. Dezember 2018	1.082	11.257	2.462	14.801

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

2 Inklusive aktivierte Fremdkapitalkosten auf Entwicklungskosten von 41 (2017: 47) Mio. €. Die Abschreibungen beliefen sich auf 15 (2017: 13) Mio. €.

11. Sachanlagen

Die Entwicklung der Sachanlagen kann Tabelle [F.31](#) entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2018 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 51 (2017: 50) Mio. € von den Sachanlagen abgesetzt.

Die Sachanlagen enthalten auch gemietete Gebäude, technische Anlagen und andere Anlagen mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2018 von insgesamt 335 (2017: 320) Mio. €, die infolge der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge (sog. Finance Leases) dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Die auf die gemieteten Sachanlagen entfallenden Zugänge und Abschreibungen des Geschäftsjahrs betrugen 17 (2017: 204) Mio. € bzw. 33 (2017: 34) Mio. €.

F.30

Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2018	2017
in Millionen €		
Umsatzkosten	1.820	1.585
Vertriebskosten	85	89
Allgemeine Verwaltungskosten	57	45
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	66	48
Sonstige betriebliche Aufwendungen	1	1
	2.029	1.768

F.31

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 2017	16.756	25.624	26.348	3.489	72.217
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	562	1.032	1.752	3.603	6.949
Umbuchungen	559	985	803	-2.347	-
Abgänge	-415	-1.173	-796	-123	-2.507
Sonstige Veränderungen ¹	-475	-504	-709	-152	-1.840
Stand 31. Dezember 2017	16.987	25.964	27.398	4.470	74.819
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	309	888	1.932	4.341	7.470
Umbuchungen	612	988	1.536	-3.136	-
Abgänge	-336	-634	-661	-104	-1.735
Sonstige Veränderungen ¹	84	-30	172	96	322
Stand 31. Dezember 2018	17.656	27.176	30.377	5.667	80.876
Abschreibungen/Wertminderungen					
Stand 1. Januar 2017	8.749	16.469	20.618	-	45.836
Zugänge	352	1.534	2.035	-	3.921
Umbuchungen	-1	-	1	-	-
Abgänge	-201	-1.084	-640	-	-1.925
Sonstige Veränderungen ¹	-156	-289	-549	-	-994
Stand 31. Dezember 2017	8.743	16.630	21.465	-	46.838
Zugänge	385	1.633	2.273	-	4.291
Umbuchungen	1	-12	11	-	-
Abgänge	-175	-558	-540	-	-1.273
Sonstige Veränderungen ¹	-39	-18	129	-	72
Stand 31. Dezember 2018	8.915	17.675	23.338	-	49.928
Buchwert zum 31. Dezember 2017	8.244	9.334	5.933	4.470	27.981
Buchwert zum 31. Dezember 2018	8.741	9.501	7.039	5.667	30.948

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

F.32**Vermietete Gegenstände**

in Millionen €

Anschaffungs-/Herstellungskosten

Stand 1. Januar 2017	57.030
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	24.856
Umbuchungen	-
Abgänge	-19.643
Sonstige Veränderungen ¹	-3.445
Stand 31. Dezember 2017	58.798
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	24.854
Umbuchungen	-
Abgänge	-21.101
Sonstige Veränderungen ¹	980
Stand 31. Dezember 2018	63.531

Abschreibungen/Wertminderungen

Stand 1. Januar 2017	10.353
Zugänge	7.936
Umbuchungen	-
Abgänge	-5.902
Sonstige Veränderungen ¹	-663
Stand 31. Dezember 2017	11.724
Zugänge ²	8.567
Umbuchungen	-
Abgänge	-6.431
Sonstige Veränderungen ¹	195
Stand 31. Dezember 2018	14.055

Buchwert zum 31. Dezember 2017 47.074**Buchwert zum 31. Dezember 2018** **49.476**

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

2 Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen von 133 Mio. €.

12. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle

F.32 entnommen werden.

Zum 31. Dezember 2018 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 9.804 Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (31. Dezember 2017: 8.684 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.33** dargestellt.

F.33**Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen**

	31. Dezember 2018	2017
in Millionen €		
Fälligkeit		
innerhalb eines Jahres	8.376	7.922
zwischen einem und fünf Jahren	9.898	8.607
nach mehr als fünf Jahren	62	71
	18.336	16.600

13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle [F.34](#) zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle [F.35](#) zeigt die Eckdaten zu den Assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

F.34

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
31. Dezember 2018				
At-equity-Buchwert ¹	4.230	604	26	4.860
At-equity-Ergebnis ¹	1.050	-397	3	656
31. Dezember 2017				
At-equity-Buchwert ¹	4.282	500	36	4.818
At-equity-Ergebnis ¹	1.541	-42	-1	1.498

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

F.35

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Assoziierten Unternehmen

	BBAC	BAIC Motor ³	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
31. Dezember 2018					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,6		
Börsenwert ¹	–	353	–		
At-equity-Buchwert ²	2.353	650	522	705	4.230
At-equity-Ergebnis ²	1.247	-107	-101	11	1.050
Dividendenzahlung an Daimler ⁴	1.024	10	–		
31. Dezember 2017					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	10,1	33,3		
Börsenwert ¹	–	832	–		
At-equity-Buchwert ²	2.130	777	732	643	4.282
At-equity-Ergebnis ²	1.143	290	121	-13	1.541
Dividendenzahlung an Daimler ⁵	1.134	29	–		

1 Hierbei handelt es sich um die anteiligen Börsenwerte.

2 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

3 Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von BAIC Motor Corporation Ltd.(BAIC Motor) mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein.

4 Die Dividende von BBAC von 1.024 Mio. € wurde im Jahr 2018 teilweise ausbezahlt. Die Auszahlung belief sich auf 930 Mio. €.

5 Die Dividende von BBAC von 1.134 Mio. € wurde im Jahr 2017 teilweise ausbezahlt. Die Auszahlung belief sich in 2017 auf 768 Mio. €. Der Restbetrag von 346 Mio. € wurde im Jahr 2018 ausbezahlt.

BBAC

Die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) produziert und vertreibt Mercedes-Benz Pkw und Ersatzteile in China. Die Beteiligung und die anteiligen Ergebnisse sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Im ersten Quartal 2018 wurde der Restbetrag der Dividende ausbezahlt, die im zweiten Quartal 2017 von den Anteilseignern der BBAC beschlossen wurde. Der Zahlungsmittelzufluss in 2018 betrug 346 Mio. €.

Im zweiten Quartal 2018 beschlossen die Anteilseigner von BBAC die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2017. Der auf Daimler entfallende Betrag von 1.024 Mio. € reduzierte den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Der erste Teil der Dividende wurde im dritten Quartal ausbezahlt und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss in Höhe von 495 Mio. €. Im vierten Quartal 2018 wurde ein weiterer Teil der Dividende ausbezahlt und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 435 Mio. €. Daimler plant in den Jahren 2019 bis 2020 zusätzliches Eigenkapital von insgesamt 0,4 Mrd. € entsprechend seiner Beteiligungsquote bereitzustellen.

BAIC Motor

BAIC Motor Corporation Ltd.(BAIC Motor) ist die Pkw-Sparte der BAIC Group, einem der führenden Automobilunternehmen in China. BAIC Motor befasst sich direkt oder über Tochterunternehmen mit der Forschung, der Entwicklung, der Fertigung, dem Verkauf, dem Marketing und der Wartung von Fahrzeugen sowie deren Versorgung mit Ersatzteilen und Komponenten und allen damit zusammenhängenden Dienstleistungen. Aufgrund der Vertretung von Daimler im Verwaltungsgremium von BAIC Motor sowie anderer vertraglicher Vereinbarungen bezieht Daimler die Beteiligung nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein und weist den Buchwert und das Ergebnis in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zu den Konzernwerten aus.

Am 3. Mai 2018 gab BAIC Motor an der Hong Kong Stock Exchange neue Aktien aus. Dadurch wurde der von Daimler gehaltene Anteil an BAIC Motor von 10,08% auf 9,55% diluiert. Aus der Dilutierung entstanden Daimler keine wesentlichen Ergebniseffekte. Daimler übt weiterhin einen maßgeblichen Einfluss auf BAIC Motor aus.

Als Folge des im Jahr 2018 stark gesunkenen Börsenkurses von BAIC Motor wurde der Beteiligungsbuchwert auf Wertminderung überprüft. Diese Überprüfung ergab im vierten Quartal 2018 einen notwendigen Wertminderungsbedarf von 150 Mio. €. Das erste Quartal 2017 enthielt einen Ertrag von 240 Mio. € aus der Wertaufholung auf den Beteiligungsbuchwert. Der Ertrag in 2017 resultierte aus dem gestiegenen Börsenkurs. Wertminderung und Wertaufholung waren bzw. sind im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

THBV (HERE)

Die There Holding B.V.(THBV) hält Anteile an der HERE International B. V.(HERE). HERE gehört zu den weltweit größten Herstellern von digitalen Straßenkarten für Navigationssysteme. Das für die Zukunft erwartete hochauflösende Kartenmaterial liefert eine der Grundlagen für künftiges autonomes Fahren. Die THBV wird als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Daimler AG einbezogen und ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Am 31. Januar 2017 wurde der Verkauf eines 15 %-Anteils an HERE zwischen der THBV und der Intel Holdings B. V.(Intel) vollzogen. Dies führte dazu, dass THBV auf sein bisher 100 %-iges Tochterunternehmen HERE nur noch einen maßgeblichen Einfluss ausüben kann. In den Abschluss der THBV wird HERE deshalb ab dem 1. Februar 2017 nicht mehr als vollkonsolidiertes Unternehmen, sondern als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode einbezogen. Mit der Änderung der Einbeziehungsart erfolgte im ersten Quartal 2017 eine Neubewertung der Anteile an HERE zum beizulegenden Zeitwert. Der aus dieser Transaktion auf Daimler entfallende Ertrag von 183 Mio. € ist im ersten Quartal 2017 im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

Im Dezember 2017 unterzeichneten die bisherigen THBV-Anteilseigner Daimler, Audi und BMW Verträge zum Verkauf von Anteilen an THBV an die Robert Bosch Investment Nederland B. V. und an die Continental Automotive Holding Netherlands B. V. Die Transaktionen wurden am 28. Februar 2018 vollzogen. Beide Käufer erwarben dabei jeweils einen Anteil von 5,9 % an THBV, wobei die Anteilsverkäufe zu gleichen Teilen durch Daimler, Audi und BMW erfolgten. Die Beteiligungsquote von Daimler verminderte sich hierdurch von 33,3 % auf 29,4 %. Bei Daimler entstanden keine wesentlichen Ergebniseffekte aus diesen Transaktionen.

Im ersten Quartal 2018 beschlossen die Anteilseigner der THBV eine Rückzahlung aus der Kapitalrücklage. Der auf Daimler entfallende Anteil von 96 Mio. € wurde ausbezahlt und verminderte den Buchwert der Beteiligung entsprechend.

Die THBV führte im zweiten und vierten Quartal 2018 Kapitalerhöhungen durch. Daimler nahm an den Kapitalerhöhungen mit insgesamt 62 Mio. € teil, wodurch der auf Daimler entfallende Kapitalanteil an der THBV sukzessive um 0,2 % auf 29,6 % anstieg. Die Kapitaleinzahlungen erhöhten den Buchwert der Beteiligung entsprechend.

In Tabelle [F.36](#) sind die zusammengefassten Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Assoziierten Unternehmen nach Kaufpreisanpassung dargestellt, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren.

Übrige unwesentliche at-equity bewertete Unternehmen

Im Ergebnis der at-equity bewerteten unwesentlichen Gemeinschaftsunternehmen ist im zweiten Quartal 2018 ein Aufwand von 418 Mio. € für Toll Collect enthalten, im Wesentlichen resultierend aus der Einigung im Schiedsverfahren. Das Ergebnis ist dem Segment Daimler Financial Services zugeordnet. Weitere Informationen hierzu können [Anmerkung 30](#) entnommen werden.

Im Ergebnis der at-equity bewerteten unwesentlichen Gemeinschaftsunternehmen sind im Jahr 2017 Wertminderungen von 125 Mio. € auf Beteiligungen enthalten.

Tabelle [F.37](#) zeigt die zusammengefassten aggregierten Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen nach Kaufpreisanpassung und auf quotierter Basis.

Weitere Informationen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind in den [Anmerkungen 3 und 37](#) enthalten.

F.36**Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Assoziierten Unternehmen**

	BBAC ¹ 2018	BAIC Motor ² 2017	THBV ³ (HERE) 2018	THBV ³ (HERE) 2017
in Millionen €				
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung				
Umsatzerlöse				
Umsatzerlöse	17.433	15.373	20.085	18.510
Nachsteuerergebnis aus fortgeföhrten Geschäften	2.570	2.350	1.802	1.649
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	7	23	-	103
Gesamtergebnis	2.577	2.373	1.802	1.752
			-344	364
Angaben zur Bilanz und Überleitung zum at-equity Buchwert				
Langfristige Vermögenswerte	5.458	4.558	13.825	13.089
Kurzfristige Vermögenswerte	7.156	7.058	10.753	10.140
Langfristige Schulden	967	741	3.545	3.077
Kurzfristige Schulden	6.625	6.335	10.663	10.954
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	5.022	4.540	10.370	9.198
			1.764	2.195
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist	2.461	2.224	738	712
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von	-107	-93	-8	-9
Geschäftswerte aus at-equity Bewertung	-	-	-	70
Sonstiges	-1	-1	-80	4
At-equity-Buchwert	2.353	2.130	650	777
			522	732

1 BBAC:

Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember.

Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum at-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember.

2 BAIC Motor:

Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von BAIC Motor Corporation Ltd.(BAIC Motor) mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein.

Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Oktober bis 30. September.

Die Angaben zur Bilanz und zur Überleitung zum at-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 30. September.

3 THBV:

Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember.

Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum at-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember.

Der Umsatz bei THBV bezieht sich auf HERE; der Umsatz des Jahres 2017 umfasst lediglich den Monat Januar bis zur Änderung der Einbeziehungsart von HERE bei THBV.

F.37**Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen**

	Assoziierte Unternehmen 2018	Gemeinschaftsunternehmen 2018	Assoziierte Unternehmen 2017	Gemeinschaftsunternehmen 2017
in Millionen €				
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert)				
Nachsteuerergebnis aus fortgeföhrten Geschäften				
Nachsteuerergebnis aus fortgeföhrten Geschäften	33	61	1	-28
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	-6	-1	-1	-
Gesamtergebnis	27	60	-	-28

14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ergibt sich aus Tabelle [F.38](#).

Forderungstypen

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden enthalten Forderungen aus Kreditfinanzierungen gegen konzernfremde Dritte, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt von Daimler bezogen haben.

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern umfassen Darlehensforderungen, die aus der Bestandsfinanzierung der von Daimler bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung von anderen Vermögenswerten, welche die Händler von Dritten gekauft haben, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien (zum Beispiel Verkaufsräume).

Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen umfassen Forderungen aus Leasingverträgen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggeschäft auf den Leasingnehmer übertragen wurden.

Die Fälligkeiten der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen können Tabelle [F.39](#) entnommen werden.

Sämtliche Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste ist zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9 in Tabelle [F.40](#) dargestellt. Die Wertberichtigungen zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 sind in Tabelle [F.41](#) enthalten.

Die Buchwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die in Stufe 2 bzw. 3 ausgewiesen wurden und deren Vertrag angepasst wurde, beliefen sich zum 31. Dezember 2018 auf 184 Mio. €. Darüber hinaus wurden zum 31. Dezember 2018 aufgrund von Vertragsanpassungen Buchwerte von 127 Mio. € von den Stufen 2 bzw. 3 in Stufe 1 umgegliedert.

F.38

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2018			31. Dezember 2017		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	18.452	30.029	48.481	16.363	28.635	44.998
Absatzfinanzierung mit Händlern	18.549	3.782	22.331	16.065	3.061	19.126
Finanzierungsleasing-Verträge	8.976	18.038	27.014	7.430	15.370	22.800
Buchwert (brutto)	45.977	51.849	97.826	39.858	47.066	86.924
Wertberichtigungen	-537	-549	-1.086	-404	-466	-870
Buchwert (netto)	45.440	51.300	96.740	39.454	46.600	86.054

F.39

Fälligkeiten der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen

	31. Dezember 2018				31. Dezember 2017			
	< 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	9.389	16.583	437	26.409	7.779	14.050	321	22.150
Nicht garantiierte Restbuchwerte	704	2.716	14	3.434	602	2.525	12	3.139
Bruttoinvestition	10.093	19.299	451	29.843	8.381	16.575	333	25.289
Nicht realisierter Finanzertrag	-1.117	-1.672	-40	-2.829	-951	-1.500	-38	-2.489
Buchwert (brutto)	8.976	17.627	411	27.014	7.430	15.075	295	22.800
Wertberichtigungen	-140	-212	-2	-354	-132	-152	-2	-286
Buchwert (netto)	8.836	17.415	409	26.660	7.298	14.923	293	22.514

F.40**Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste (nach IFRS 9)**

	12-Monatsverluste	Gesamtaufzeitverluste	31. Dezember 2018
	nicht bonitäts- beeinträchtigt	bonitäts- beeinträchtigt	Gesamt
	(Stufe 1)	(Stufe 2)	(Stufe 3)
in Millionen €			
Stand zum 31. Dezember nach IAS 39			870
Effekt aus der Erstanwendung IFRS 9			56
Stand zum 1. Januar nach IFRS 9	361	152	413
Zuführungen	197	59	130
Bewertungsänderungen	-25	148	237
Inanspruchnahmen	-33	-17	-116
Auflösungen	-160	-122	-160
Veränderung Bewertungsmethode	-	-	-
Übertragung nach Stufe 1	73	-47	-26
Übertragung nach Stufe 2	-28	51	-23
Übertragung nach Stufe 3	-4	-30	34
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	8	1	13
Stand zum 31. Dezember nach IFRS 9	389	195	502
			1.086

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9 in Tabelle [F.42](#) und zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 in Tabelle [F.43](#) enthalten.

Ein Anstieg der Überfälligkeit führt regelmäßig zu einer Erhöhung der gebildeten Wertberichtigung.

Zu Vertragsbeginn werden regelmäßig Sicherheiten in Höhe von mindestens 100% des Buchwertes in Form der den Verträgen zugrunde liegenden Fahrzeuge vereinbart. Über die Laufzeit der Verträge wird die Wertentwicklung der Sicherheiten kontinuierlich bei der Berechnung der zu bildenden Risikovorsorge einbezogen, so dass die Nettobuchwerte der bonitätsbeeinträchtigten Verträge durch die Fahrzeuge im Wesentlichen abgesichert sind.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in [Anmerkung 33](#) enthalten.

Zum 31. Dezember 2018 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 8.106 (31. Dezember 2017: 6.049) Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch [Anmerkung 24](#)).

F.41**Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen (nach IAS 39)**

	2017
in Millionen €	
Stand zum 1. Januar	1.054
Zuführungen	480
Inanspruchnahmen	-265
Auflösungen	-299
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-100
Stand zum 31. Dezember	870

F.42**Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen (nach IFRS 9)**

	12-Monatsverluste	Gesamtaufzeitverluste	31. Dezember 2018	
			nicht bonitäts- beeinträchtigt	bonitäts- beeinträchtigt
	(Stufe 1)	(Stufe 2)	Gesamt	
in Millionen €				
Brutto-Buchwert	90.754	5.798	1.274	97.826
davon				
nicht überfällig	89.967	4.295	405	94.667
30 Tage und weniger überfällig	770	819	44	1.633
31 bis 60 Tage überfällig	8	448	121	577
61 bis 90 Tage überfällig	3	232	84	319
91 bis 180 Tage überfällig	3	4	209	216
mehr als 180 Tage überfällig	3	–	411	414

F.43**Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen (nach IAS 39)**

	2017
	in Millionen €
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	81.474
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtet sind	
weniger als 30 Tage	2.046
30 bis 59 Tage	315
60 bis 89 Tage	136
90 bis 119 Tage	43
120 Tage oder mehr	105
Gesamt	2.645
Einzelwertberichtigte Forderungen	1.935
Buchwert (netto)	86.054

15. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen

Bei den verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen mit einem Buchwert von 9.577 (2017: 10.063) Mio. €, die in die Liquiditätssteuerung des Konzerns einbezogen sind, handelt es sich um Finanzinstrumente, die erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bzw. zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

Soweit durch börsennotierte Wertpapiere ein kurzfristiger Liquiditätsbedarf gedeckt wird, werden diese als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

Weitere Angaben zu den verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen erfolgen in [Anmerkung 32](#).

16. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9 ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in Tabelle [F.44](#) dargestellt zusammen. Tabelle [F.45](#) stellt die entsprechenden Werte zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 dar. Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Vermögenswerte beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Zum 31. Dezember 2018 waren Forderungen mit einem Buchwert von 511 (2017: 511) Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt (siehe auch [Anmerkung 24](#)).

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in [Anmerkung 32](#).

17. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann Tabelle [F.46](#) entnommen werden.

Die erwarteten sonstigen Erstattungsansprüche ergeben sich zum überwiegenden Teil aus Gewährleistungsansprüchen gegenüber Lieferanten für gewährte Produktgarantien.

F.44

Übrige finanzielle Vermögenswerte (nach IFRS 9)

	31. Dezember 2018		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €			
Eigen- und Fremdkapitalanteile	-	748	748
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	364	364
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	384	384
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	524	509	1.033
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	91	18	109
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	2.355	1.488	3.843
	2.970	2.763	5.733

F.45

Übrige finanzielle Vermögenswerte (nach IAS 39)

	31. Dezember 2017		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €			
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-	1.173	1.173
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	171	171
davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	-	1.002	1.002
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.235	1.144	2.379
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	54	28	82
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	2.313	859	3.172
	3.602	3.204	6.806

F.46

Übrige Vermögenswerte

	31. Dezember 2018			31. Dezember 2017		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	981	254	1.235	510	249	759
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	3.152	136	3.288	2.832	263	3.095
Erstattungsansprüche aufgrund Medicare Act (USA)	-	27	27	-	68	68
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	229	254	483	274	211	485
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	712	126	838	632	112	744
Übrige	815	318	1.133	766	300	1.066
	5.889	1.115	7.004	5.014	1.203	6.217

F.47**Vorräte**

	31. Dezember 2018	2017
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.130	2.655
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	4.674	3.373
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	21.351	19.361
Geleistete Anzahlungen	334	297
	29.489	25.686

18. Vorräte

Die Zusammensetzung der Vorräte kann Tabelle [F.47](#) entnommen werden.

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2018 auf 333 (2017: 328) Mio. €. Zum 31. Dezember 2018 betragen die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, 1.047 (31. Dezember 2017: 954) Mio. €; hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Zur Sicherung der Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten wurde dem Daimler Pension Trust e.V. der zum 31. Dezember 2018 in den Vorräten enthaltene Bestand an Geschäfts- und Vorführfahrzeugen der Marken Mercedes-Benz Cars bzw. Mercedes-Benz Vans der Daimler AG von 952 (31. Dezember 2017: 1.033) Mio. € sicherungsübereignet.

Darüber hinaus waren zum 31. Dezember 2018 Vorräte mit einem Buchwert von 367 (31. Dezember 2017: 419) Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch [Anmerkung 24](#)).

In den Vorräten sind aufgrund der Inanspruchnahme von Sicherheiten Vermögenswerte mit einem Buchwert zum 31. Dezember 2018 von 21 (31. Dezember 2017: 51) Mio. € enthalten. Diese Vermögenswerte werden im Rahmen des normalen Geschäftszyklus verwertet.

F.48**Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

	31. Dezember 2018	2017
in Millionen €		
Buchwert (brutto)	12.826	12.295
Wertberichtigungen	-240	-300
Buchwert (netto)	12.586	11.995

F.49**Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste (nach IFRS 9)**

	31. Dezember 2018		
	Gesamtaufzeitverluste	Gesamt	
	nicht bonitäts- beeinträchtigt	bonitäts- beeinträchtigt	
in Millionen €			
Stand zum 31. Dezember nach IAS 39	300		
Effekt aus der Erstanwendung IFRS 9	-4		
Stand zum 1. Januar nach IFRS 9	168	128	296
Zuführungen	45	60	105
Bewertungsänderungen	1	5	6
Inanspruchnahmen	-19	-18	-37
Auflösungen	-57	-36	-93
Veränderung Bewertungsmethode	-	-	-
Übertragung nach Stufe 2	2	-2	-
Übertragung nach Stufe 3	-1	1	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-14	-23	-37
Stand zum 31. Dezember nach IFRS 9	125	115	240

19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann Tabelle [F.48](#) entnommen werden.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 29 Mio. € wiesen zum 31. Dezember 2018 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf (31. Dezember 2017: 38 Mio. €).

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind Forderungen aus Verträgen mit Kunden im Anwendungsbereich des IFRS 15.

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9 ist in Tabelle [F.49](#) dargestellt. Die Wertberichtigungen zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 sind in Tabelle [F.50](#) enthalten.

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken sind zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9 in Tabelle [F.51](#) und zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 in Tabelle [F.52](#) enthalten.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in [Anmerkung 33](#) enthalten.

F.50

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (nach IAS 39)

	2017
	in Millionen €
Stand zum 1. Januar	340
Nettozuführungen	63
Inanspruchnahmen	-107
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	4
Stand zum 31. Dezember	300

F.51

Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (nach IFRS 9)

	31. Dezember 2018		Gesamt
	Gesamtaufzeitverluste		
	nicht bonitäts- beeinträchtigt	bonitäts- beeinträchtigt	
(Stufe 2)		(Stufe 3)	
in Millionen €			
Brutto-Buchwert	12.463	363	12.826
davon			
nicht überfällig	10.456	112	10.568
30 Tage und weniger überfällig	1.315	36	1.351
31 bis 60 Tage überfällig	190	3	193
61 bis 90 Tage überfällig	115	1	116
91 bis 180 Tage überfällig	142	73	215
mehr als 180 Tage überfällig	245	138	383

F.52

Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (nach IAS 39)

	31. Dezember 2017
	in Millionen €
Weder überfällige noch einzelwertberichtigte Forderungen	7.725
Überfällige Forderungen, die nicht einzelwertberichtet sind	
weniger als 30 Tage	1.228
30 bis 59 Tage	164
60 bis 89 Tage	61
90 bis 119 Tage	70
120 Tage oder mehr	103
Gesamt	1.626
Einzelwertberichtigte Forderungen	2.644
Buchwert (netto)	11.995

20. Eigenkapital

Siehe hierzu auch die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals
↗ F.05.

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) ist in nennwertlose Stückaktien unterteilt. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme in der Hauptversammlung der Daimler AG und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Der anteilige Betrag einer Aktie am Grundkapital beträgt rund 2,87 €.

Seit dem 1. Januar 2017 ergaben sich keine Veränderungen der im Umlauf befindlichen/ausgegebenen Aktien. Der Stand beträgt am 31. Dezember 2018 unverändert zum 31. Dezember 2017 1.070 Mio. Stück.

Genehmigtes Kapital

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 5. April 2018 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 4. April 2023 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1,0 Mrd. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2018). Die neuen Aktien sind grundsätzlich den Aktionären zum Bezug (auch im Wege des mittelbaren Bezugs gemäß § 186 Abs. 5 Satz 1 AktG) anzubieten. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen.

Das Genehmigte Kapital 2014, von dem kein Gebrauch gemacht worden war, wurde mit Wirksamwerden des Beschlusses über das Genehmigte Kapital 2018 aufgehoben. Vom Genehmigten Kapital 2018 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Bedingtes Kapital

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 31. März 2020 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens 10 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen die Beteiligung an anderen Unternehmen begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- bzw. Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen können einmalig oder mehrmals, insgesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und auch durch mit der Daimler AG im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundene Unternehmen begeben werden. Der Vorstand wurde unter anderem

auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen.

Zur Bedienung der unter vorstehender Ermächtigung ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen hat die Hauptversammlung am 1. April 2015 ferner beschlossen, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2015).

Von der Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Eigene Aktien

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 1. April 2015 wurde die Gesellschaft bis zum 31. März 2020 ermächtigt, eigene Aktien im Umfang von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien können auch zur Bedienung von ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

Der Vorstand ist darüber hinaus berechtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre in weiteren definierten Fällen auszuschließen. Im Umfang von bis zu 5 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals wurde die Gesellschaft ferner ermächtigt, eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten (Put- und Call-Optionen, Terminkäufe oder eine Kombination dieser Instrumente) zu erwerben, wobei die Laufzeit der Derivate 18 Monate nicht überschreiten darf und spätestens am 31. März 2020 enden muss.

Von der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Wie zum 31. Dezember 2017 befinden sich auch zum 31. Dezember 2018 keine eigenen Aktien im Bestand der Daimler AG.

Belegschaftsaktienprogramme

Im Jahr 2018 hat Daimler im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,7 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 50 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 2,1 Mio. € bzw. 0,07 % erworben und an Mitarbeiter ausgegeben (2017: 0,6 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 42 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 1,7 Mio. € bzw. 0,06 %).

Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklagen enthalten im Wesentlichen Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien sowie die Aufwendungen aus der Ausübung von bis 2014 ausübhbaren Stock-Option-Plänen und der Ausgabe von Belegschaftsaktien. Effekte aus Anteilsveränderungen an einbezogenen Unternehmen sowie zugehörige direkt verrechnete Transaktionskosten.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Daneben werden Neubewertungen aus leistungsbasierten Versorgungsplänen sowie die darauf entfallenden erfolgsneutralen latenten Steuern in den Gewinnrücklagen ausgewiesen. Im Berichtsjahr erfolgte die erstmalige Berücksichtigung von Hyperinflationseffekten in Argentinien, die in der Zeile »Sonstiges« in der Entwicklung des Konzerneigenkapitals enthalten sind.

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 2018 der Daimler AG 3.477 Mio. € (3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2017: 3.905 Mio. € bzw. 3,65 € je dividendenberechtigter Stückaktie).

Übrige Rücklagen

In den übrigen Rücklagen sind die kumulierten Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung der Abschlüsse konsolidierter ausländischer Tochterunternehmen sowie die kumulierten Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, derivativen Finanzinstrumenten sowie aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen sind im sonstigen Ergebnis enthalten und werden in Tabelle [F.02](#) dargestellt.

21. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2018 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2015 bis 2018. Die PPSP werden als aktienorientierte Vergütungsinstrumente mit Barausgleich mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet. Sie werden am Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeiten ausbezahlt; eine vorzeitige, anteilige Auszahlung ist nur unter bestimmten Bedingungen beim Ausscheiden aus dem Konzern möglich. Der PPSP 2014 wurde planmäßig im ersten Quartal 2018 ausbezahlt.

Darüber hinaus werden 50 % des Jahresbonus des Vorstands erst nach Ablauf eines weiteren Geschäftsjahres ausbezahlt. Der tatsächliche Auszahlungsbetrag bestimmt sich hierbei nach der Entwicklung der Daimler-Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (Auto-STOXX). Hierbei entspricht der beizulegende Zeitwert des von dieser weiteren Entwicklung abhängigen mittelfristigen Anteils des Jahresbonus dem inneren Wert der Zusage zum Abschlussstichtag.

Die Effekte vor Steuern, die sich in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Konzernbilanz im Zusammenhang mit der aktienorientierten Vergütung für die Führungskräfte des Konzerns und den Vorstand der Daimler AG ergeben, können Tabelle [F.53](#) entnommen werden.

Tabelle [F.54](#) zeigt die Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus Rechten von aktiven Mitgliedern des Vorstands.

Die Angaben in Tabelle [F.54](#) stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand. Angaben über die Vorstandsvergütung im Jahr 2018 sind im Vergütungsbericht dargestellt.

Lagebericht S. 120 ff.

F.53

Effekte aus aktienorientierter Vergütung

	Aufwand		Rückstellung 31. Dezember	
	2018	2017	2018	2017
in Millionen €				
PPSP	-13	-98	112	191
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus der Vorstands- mitglieder	-2	-7	10	13
	-15	-105	122	204

F.54**Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus der aktienorientierten Vergütung von aktiven Mitgliedern des Vorstands**

	Dr. Dieter Zetsche 2018	2017	Martin Daum ¹ 2018	2017	Renata Jungo Brüngger 2018	2017
in Millionen €						
PPSP	-0,4	-3,9	-0,2	-0,8	-0,2	-0,8
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-0,5	-1,8	-0,2	-0,7	-0,2	-0,7
	Ola Källenius 2018	2017	Wilfried Porth 2018	2017	Britta Seeger ² 2018	2017
in Millionen €						
PPSP	-0,1	-1,2	-0,1	-1,6	-0,3	-0,4
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-0,2	-0,7	-0,2	-0,7	-0,2	-0,8
	Hubertus Troska 2018	2017	Bodo Uebber 2018	2017	Dr. Wolfgang Bernhard ³ 2018	2017
in Millionen €						
PPSP	-0,1	-1,6	-0,2	-1,9	-	-0,2
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-0,2	-0,7	-0,2	-0,9	-	-

1 Erstmals in den Vorstand zum 1. März 2017 berufen.

2 Erstmals in den Vorstand zum 1. Januar 2017 berufen.

3 Bestellung zum Vorstand endete am 10. Februar 2017. Werte sind entsprechend anteilig einbezogen für 2017.

Performance-Phantom-Share-Pläne

Im Jahr 2018 hat der Konzern, ebenso wie in den Vorjahren, einen Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) ausgegeben. Im Rahmen des PPSP gewährt Daimler bezugsberechtigten Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom Shares), die nach vier Jahren dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Während der vierjährigen Laufzeit zwischen Zuteilung der vorläufigen Phantom Shares und Auszahlung des Planes am Ende der Laufzeit entfällt auf die Phantom Shares ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Daimler-Aktien ausgeschütteten Dividenden. Der Auszahlungsbetrag am Ende der Laufzeit ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Kennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Daimler-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums am Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Der Erdienungszeitraum beträgt somit vier Jahre. Bei den bestehenden Plänen ist der Kurs der Daimler-Aktie bei Auszahlung auf das 2,5-fache des Kurses bei Gewährung begrenzt. Darüber hinaus ist der Auszahlungsbetrag für die Vorstandsmitglieder zusätzlich auf das 2,5-fache des Zuteilungswertes, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl der Phantom Shares herangezogen wurde, begrenzt. In die Begrenzung des Auszahlungsbetrags für die Vorstandsmitglieder werden auch die Dividen denäquivalente eingerechnet.

Bei den in den Jahren 2014 bis 2018 begebenen PPSP-Plänen basiert die Ermittlung der Zielerreichung auf der relativen Aktienperformance, die die Kursentwicklung eines Aktienpreisindex auf Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich Daimler misst, und dem Return on Sales (RoS) von Daimler im Vergleich zum durchschnittlichen RoS einer Wettbewerbergruppe. Seit dem PPSP 2018 ist der durchschnittliche RoS der Wettbewerbergruppe zusätzlich umsatzgewichtet.

Für die Vorstandsmitglieder gelten hier besondere Regelungen: bei gleichem durchschnittlichen RoS der Wettbewerber muss ein höherer RoS von Daimler erreicht werden, um die gleiche Zielerreichung zu erhalten wie die übrigen Planteilnehmer. Für die PPSP-Pläne 2015 bis 2018 wurde außerdem eine zusätzliche Begrenzung der Zielerreichung für den Bezugsparameter RoS für die Vorstandsmitglieder festgelegt. Im Falle einer Zielerreichung zwischen 195 % und 200 % erfolgt ein zusätzlicher Vergleich auf Basis des absolut erzielten RoS. Liegt demnach im dritten Jahr des Performance-Zeitraums der tatsächliche RoS für das Automobilgeschäft unter dem strategischen Rendite-Zielwert (derzeit 9 %) ist die Zielerreichung auf 195 % begrenzt.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus den PPSP in der Konzernbilanz in den Rückstellungen für sonstige Risiken. Da die Auszahlung pro erdientem Phantom Share vom Kurs der Daimler-Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der Daimler-Aktie den wesentlichen Teil des beizulegenden Zeitwerts pro Phantom Share zum Bilanzstichtag dar. Der in den einzelnen Jahren anteilig berücksichtigte Aufwand aus den PPSP richtete sich nach dem Kurs der Daimler-Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrades.

22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ist in Tabelle [F.55](#) dargestellt.

Im Daimler-Konzern bestehen landesspezifisch sowohl leistungs-basierte 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 und Planvermögen

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 oder vom jeweiligen Einkommen 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 gestaltet, um die mit den leistungsbasierten Plänen verbundenen Risiken zu reduzieren. Dabei erfolgt für die Neueintritte eine Wertsteigerung der Beiträge durch Anlage in Fonds in einem speziellen Lebenszyklusmodell. Das Unternehmen garantiert dabei mindestens die eingezahlten Beiträge. Die Auszahlung im Versorgungsfall erfolgt als lebenslange Rente, in zwölf Jahresraten oder als Einmalkapital.

Darüber hinaus bestehen bereits geschlossene reine Leistungs-zusagen, die größtenteils von der tariflichen Einstufung der Mitarbeiter bei Übergang in die Leistungsphase abhängen und die eine lebenslange Rentenzahlung vorsehen.

Neben den von den inländischen Unternehmen gewährten arbeitgeberfinanzierten Zusagen werden den Beschäftigten von einigen Gesellschaften auch verschiedene Entgeltumwandlungsmodelle angeboten.

Die inländischen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen sind zum überwiegenden Teil durch Fondsvermögen gedeckt. Zwischen der Daimler AG sowie weiteren deutschen Konzerngesellschaften und dem Daimler Pension Trust e. V. bestehen Contractual Trust Arrangements (CTA). Der Daimler Pension Trust e. V. agiert dabei als Sicherungstreuhänder.

Mit Wirkung zum 13. Dezember 2018 hat die Daimler AG bestimmte Pensionsverpflichtungen und Planvermögen für Mitarbeiter, die sich bereits im Ruhestand befinden, sowie für Hinterbliebene auf die im Juni 2018 gegründete Daimler Pensionsfonds AG (Pensionsfonds) übertragen. Die Übertragung hat keinen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns. Die Durchführung dieser Leistungen wird zukünftig durch den nicht versicherungsfähig ausgestalteten Pensionsfonds erbracht, der dem Versicherungsaufsichtsgesetz und damit der Beaufsichtigung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) unterliegt. Sofern in der Zukunft im Pensionsfonds eine aufsichtsrechtliche Underdeckung entsteht, wird eine Nachschussforderung an die Daimler AG gestellt.

In Deutschland bestehen im Übrigen keinerlei gesetzliche oder regulatorische Mindestdotierungsverpflichtungen.

Ausländische Pensionspläne und Planvermögen

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 Fondsvermögen gedeckt.

Risiken aus leistungsbasierten Pensionsplänen und Planvermögen

Die allgemeinen Anforderungen an Altersversorgungsmodelle sind in der konzernweit gültigen »Pension Plan Design Policy« festgehalten. Danach sollen die zugesagten Leistungen zu einer zusätzlichen Absicherung im Ruhestand und im Todes- oder Invaliditätsfall beitragen, für das jeweilige Konzernunternehmen plan- und erfüllbar und risikoarm ausgestaltet sein. Darüber hinaus existiert ein Gremium, das neue Pensionspläne bzw. Änderungen an bestehenden Pensionsplänen genehmigt sowie Richtlinien im Zusammenhang mit der betrieblichen Altersversorgung freigibt.

Sowohl die Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen als auch die Planvermögen können im Zeitablauf Schwankungen unterliegen. Dadurch kann der Finanzierungsstatus negativ oder positiv beeinflusst werden. Die Schwankungen bei den leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen resultieren im Daimler-Konzern insbesondere aus der Änderung von finanziellen Annahmen wie den Abzinsungsfaktoren und dem Anstieg der Lebenshaltungskosten, aber auch aus der Änderung demografischer Annahmen wie einer veränderten Lebenserwartung. Beim überwiegenden Anteil der inländischen Pläne haben erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten keinen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

F.55

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember 2018	2017
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	6.298	4.625
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	1.095	1.142
	7.393	5.767

Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich durch die Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern auf Basis quantitativer und qualitativer Analysen und die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Der Konzern führt den Planvermögen regelmäßig zusätzliches Vermögen zu, um die künftigen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionsplänen zu decken. Darüber hinaus ist im Jahr 2017 zur nachhaltigen Stärkung des inländischen Planvermögens eine außerordentliche Dotierung von 3,0 Mrd. € erfolgt.

Grundsätzlich ist der Konzern bestrebt, bei der Neueinführung von betrieblichen Altersversorgungszusagen diese als leistungsbasierte Pläne, die auf Kapitalbausteinen bzw. Beiträgen basieren, oder als Beitragszusagen auszugestalten.

Überleitung der Nettoschuld aus leistungsbasierten 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 Anleihen haben zum weitaus überwiegenden Teil ein Investment-Grade-Rating. Darin enthalten sind Staatsanleihen sehr guter Bonität.

Die Investmentstrategie wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Verabschiedung der Investmentstrategie erfolgt durch Investment Komitees, die sich in der Regel aus Vertretern des Finanz- und Personalbereichs zusammensetzen. Grundsätzlich orientiert sich die Vermögensanlage an der Struktur der Pensionsverpflichtungen.

Pensionsaufwendungen

Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Nettopensionsaufwendungen kann Tabelle [↗ F.58](#) entnommen werden.

F.56**Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen**

	31. Dezember 2018			31. Dezember 2017		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 1. Januar	31.744	27.746	3.998	31.173	26.982	4.191
Laufender Dienstzeitaufwand	700	600	100	687	591	96
Zinsaufwand	616	481	135	648	495	153
Beiträge der Teilnehmer des Plans	60	55	5	58	54	4
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen	175	202	-27	-23	-13	-10
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen	-228	75	-303	1.076	419	657
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	-32	-17	-15	2	-55	57
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	-85	260	-345	1.055	351	704
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-76	-71	-5	-117	-	-117
Geleistete Pensionszahlungen	-1.385	-1.211	-174	-973	-744	-229
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen ¹	71	-8	79	-787	17	-804
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	31.645	27.852	3.793	31.744	27.746	3.998
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar	27.215	24.197	3.018	23.384	20.315	3.069
Verzinsung der Planvermögen	529	426	103	489	377	112
Versicherungsmathematische Gewinne / Verluste (-)	-1.781	-1.551	-230	996	541	455
Tatsächliches Ergebnis der Planvermögen	-1.252	-1.125	-127	1.485	918	567
Beiträge des Arbeitgebers	696	585	111	3.692	3.596	96
Beiträge der Teilnehmer des Plans	60	55	5	58	54	4
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-1.323	-1.171	-152	-910	-702	-208
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen ¹	66	-9	75	-494	16	-510
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	25.462	22.532	2.930	27.215	24.197	3.018
Finanzierungsstatus	-6.183	-5.320	-863	-4.529	-3.549	-980
davon in: Übrige Vermögenswerte	115	-	115	96	-	96
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-6.298	-5.320	-978	-4.625	-3.549	-1.076

1 Im Vorjahr einschließlich der Umbuchungen in die Rückstellungen für übrige Risiken.

F.57**Zusammensetzung des Planvermögens**

	31. Dezember 2018			31. Dezember 2017		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Energie, Rohstoffe und Versorgungsbetriebe	1.035	926	109	959	831	128
Finanzwesen	1.054	896	158	1.193	1.027	166
Gesundheitswesen	542	442	100	547	440	107
Industrie ¹	1.983	1.902	81	2.535	2.440	95
Konsumgüter	1.018	855	163	1.149	942	207
Technologie und Telekommunikation	1.082	924	158	1.127	932	195
Andere	52	–	52	46	–	46
Eigenkapitalinstrumente	6.766	5.945	821	7.556	6.612	944
Staatsanleihen	5.176	4.308	868	4.658	3.844	814
Unternehmensanleihen	9.746	8.924	822	9.485	8.556	929
Forderungsbesicherte Anleihen	49	29	20	46	30	16
Anleihen	14.971	13.261	1.710	14.189	12.430	1.759
Sonstige börsennotierte Anlagen	19	16	3	5	1	4
Zwischensumme börsennotierte Anlagen	21.756	19.222	2.534	21.750	19.043	2.707
Alternative Investments ²	498	340	158	512	388	124
Immobilien	486	388	98	537	436	101
Sonstige nicht börsennotierte Anlagen	351	260	91	418	378	40
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.371	2.322	49	3.998	3.952	46
Zwischensumme nicht börsennotierte Anlagen	3.706	3.310	396	5.465	5.154	311
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	25.462	22.532	2.930	27.215	24.197	3.018
davon Marktwert eigene übertragbare Finanzinstrumente	–	–	–	–	–	–
davon Marktwert selbst genutztes Planvermögen	–	–	–	50	50	–

1 Einschließlich der Anteile an Renault und Nissan von insgesamt 1.528 (zum 31.12.2017: 2.010) Mio. €.

2 Alternative Investments umfassen im Wesentlichen Private Equity

F.58**Pensionsaufwendungen**

	2018			2017		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-700	-600	-100	-687	-591	-96
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	76	71	5	117	–	117
Nettozinsaufwand	-90	-55	-35	-161	-118	-43
Nettozinsertrag	3	–	3	2	–	2
	-711	-584	-127	-729	-709	-20

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 zum 31. Dezember 2018 erstmals auf den Richttafeln 2018 G von K. Heubeck. Die Richttafeln berücksichtigen die neuesten Statistiken der gesetzlichen Rentenversicherung und des Statistischen Bundesamtes. Der Effekt aus der Umstellung der Heubeck-Richttafeln beläuft sich zum 31. Dezember 2018 auf 202 Mio. € und ist in den versicherungsmathematischen Verlusten aus Veränderungen demographischer Annahmen ausgewiesen. Für die ausländischen Pensionspläne werden vergleichbare landesübliche Bewertungsgrundlagen herangezogen.

Tabelle [F.59](#) enthält die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen verwendeten wesentlichen, gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren.

Sensitivitätsanalyse

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der leistungsbasierten Verpflichtung die in Tabelle [F.60](#) dargestellten Auswirkungen.

Die von den Versicherungsmathematikern durchgeführten Berechnungen wurden für die als wesentlich eingestuften Bewertungsparameter isoliert vorgenommen, d. h. bei einer gleichzeitigen Änderung mehrerer Parameter können die einzelnen Auswirkungen aufgrund von Korrelationseffekten nicht aufsummiert werden. Aus den angegebenen Sensitivitäten kann bei einer Änderung der Parameter keine lineare Entwicklung für die leistungsbasierte Verpflichtung abgeleitet werden.

Bei der Berechnung der Sensitivität für die Lebenserwartung wird durch pauschale (altersabhängige) Faktoren für eine Referenzperson eine um ein Jahr höhere bzw. um ein Jahr niedrigere Lebenserwartung erreicht.

Auswirkung auf zukünftige Zahlungsströme

Für das Jahr 2019 plant der Konzern derzeit Zuwendungen an die Pensionsplanvermögen von 0,7 Mrd. €; die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Geschäftsjahres. Die Pensionszahlungen werden im Jahr 2019 voraussichtlich 0,9 Mrd. € betragen.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen kann Tabelle [F.61](#) entnommen werden.

Beitragszusagen

Im Rahmen der Beitragszusagen werden festgelegte Beiträge an externe Versicherungen oder Fonds entrichtet. Über die Bezahlung der festgelegten Beiträge hinaus bestehen für Daimler grundsätzlich keine weiteren Leistungsverpflichtungen oder Risiken aus diesen Pensionsplänen. Zudem entrichtet der Konzern Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger. Im Jahr 2018 betragen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen insgesamt 1,6 (2017: 1,6) Mrd. €; davon entfielen 1,5 (2017: 1,5) Mrd. € auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger.

Gemeinschaftliche Pläne mehrerer Arbeitgeber

Die gemeinschaftlichen Pläne mehrerer Arbeitgeber werden zum 31. Dezember 2018 im Daimler-Konzern als unwesentlich eingestuft.

Bis Oktober 2017 war darin unter anderem ein Pensionsplan in der NAFTA-Region enthalten, für den im Jahr 2017 erstmals die erforderlichen Informationen zur Bilanzierung des Plans als leistungsbasierter Pensionsplan zur Verfügung standen. Ende November 2017 ist die Gesellschaft aus dem Plan ausgetreten. Die Abgeltung des Plans führte bei Daimler Trucks zu einem Ertrag von 117 Mio. €, der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung in den Umsatzkosten ausgewiesen wurde. Zum 31. Dezember 2017 war der Barwert der künftigen Zahlungsverpflichtungen in den Rückstellungen für übrige Risiken ausgewiesen.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

Bestimmte ausländische Tochterunternehmen, insbesondere in den USA, gewähren ihren Mitarbeitern für den Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsbasierte Pläne zu bilanzieren sind. Tabelle [F.62](#) enthält Informationen zu den wesentlichen Eckdaten.

Wesentliche Risiken im Zusammenhang mit Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen bestehen aus steigenden Gesundheitsfürsorgekosten sowie einer geringeren Beteiligung der öffentlichen Hand an diesen Kosten. Darüber hinaus sind diese Pläne den für leistungsbasierte Zusagen üblichen Risiken, insbesondere dem Risiko aus der Veränderung von Abzinsungsfaktoren, ausgesetzt.

F.59**Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen**

	Inländische Pensionspläne 31. Dezember 2018	Ausländische Pensionspläne 31. Dezember 2018	Inländische Pensionspläne 31. Dezember 2017	Ausländische Pensionspläne 31. Dezember 2017
in %				
Abzinsungsfaktoren	1,8	1,8	4,4	3,7
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ¹	1,8	1,7	-	-

1 Die erwarteten Lebenshaltungskostensteigerungen können sich bei den inländischen Pensionsplänen – abhängig von der einzelnen Planausgestaltung – sowohl auf die Verpflichtung der aktiven als auch der ehemaligen Mitarbeiter des Konzerns sowie deren Hinterbliebene auswirken. Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne haben erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen keinen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

F.60**Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungsbasierten Verpflichtung**

	31. Dezember 2018			31. Dezember 2017		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren + 0,25%	-1.174	-1.047	-127	-1.184	-1.045	-139
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren - 0,25%	1.252	1.115	137	1.308	1.113	195
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen + 0,10%	98	83	15	109	90	19
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen - 0,10%	-95	-82	-13	-107	-89	-18
Sensitivität für Lebenserwartung + 1 Jahr	464	393	71	487	417	70
Sensitivität für Lebenserwartung - 1 Jahr	-417	-345	-72	-437	-366	-71

F.61**Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbasierten Verpflichtungen**

	2018	2017
in Jahren		
Inländische Pensionspläne	16	16
Ausländische Pensionspläne	16	17

F.62**Wesentliche Eckdaten zu Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen**

	2018	2017
in Millionen €		
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtung	1.095	1.142
Beizulegender Zeitwert der Erstattungsansprüche	27	68
Finanzierungsstatus	-1.068	-1.074
Nettoaufwand für Gesundheitsfürsorgeleistungen	-66	-71

23. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [F.63](#) entnommen werden.

Produktgarantien

Daimler gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen und Rückrufaktionen. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruches und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken; die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2021 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 2029 erwartet.

Übrige

In den Rückstellungen für übrige Risiken werden insbesondere Aufwendungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie Risiken aus rechtlichen Verfahren ausgewiesen. Darüber hinaus enthalten die übrigen Rückstellungen erwartete Aufwendungen für sonstige Steuern, Rückstellungen für Umweltschutzrisiken, Verpflichtungen aus noch zu leistenden Provisionen, z.B. gegenüber Handelsvertretern, sofern mit dem Empfänger der Provision kein Umsatz im Anwendungsbereich von IFRS 15 realisiert wurde, sowie Rückstellungen für Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften und diverse Einzelsachverhalte, die sich keiner anderen Gruppe von Rückstellungen zuordnen lassen.

Weitere Informationen zu übrigen Rückstellungen für sonstige Risiken können auch [Anmerkungen 5 und 30](#) entnommen werden.

F.63

Rückstellungen für sonstige Risiken

	Produktgarantien	Personal- und Sozialbereich	Übrige	Gesamt
in Millionen €				
Stand zum 31. Dezember 2017	6.716	4.425	3.622	14.763
davon kurzfristig	3.154	2.209	2.257	7.620
davon langfristig	3.562	2.216	1.365	7.143
Zuführungen	3.665	2.113	2.141	7.919
Inanspruchnahmen	-2.931	-2.049	-1.196	-6.176
Auflösungen	-420	-113	-362	-895
Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren	20	-8	19	31
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-7	-107	34	-80
Stand zum 31. Dezember 2018	7.043	4.261	4.258	15.562
davon kurzfristig	3.080	1.971	2.777	7.828
davon langfristig	3.963	2.290	1.481	7.734

24. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten kann Tabelle [F.64](#) entnommen werden.

Die Verbindlichkeiten aus Finance Lease beruhen auf Sachanlagen, die infolge der Gestaltung der ihnen zugrunde liegenden Leasingverträge dem Konzern als wirtschaftlichem Eigentümer zugerechnet werden. Zum 31. Dezember 2018 betrugen die zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen 477 (2017: 496) Mio. €. Die Überleitung der Mindestleasingzahlungen aus Finance-Lease-Verträgen zu den entsprechenden Verbindlichkeiten ist in Tabelle [F.65](#) dargestellt.

F.64

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2018			31. Dezember 2017		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	15.090	61.400	76.490	13.785	53.288	67.073
Geldmarktpapiere	2.835	–	2.835	1.045	–	1.045
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	21.068	18.332	39.400	17.583	16.972	34.555
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	9.677	2.097	11.774	9.450	2.010	11.460
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	6.782	5.670	12.452	6.214	4.823	11.037
Verbindlichkeiten aus Finance Lease	27	320	347	27	325	352
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	761	843	1.604	642	960	1.602
	56.240	88.662	144.902	48.746	78.378	127.124

F.65

Überleitung der Mindestleasingzahlungen auf die Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen

	Mindestleasingzahlungen		In den Mindestleasingzahlungen enthaltene Zinsen		Verbindlichkeiten aus Finance-Lease-Verträgen	
	2018	31. Dezember 2017	2018	31. Dezember 2017	2018	31. Dezember 2017
in Millionen €						
Fälligkeit						
innerhalb eines Jahres	38	39	11	12	27	27
zwischen einem und fünf Jahren	162	150	56	61	106	89
nach mehr als fünf Jahren	277	307	63	71	214	236
	477	496	130	144	347	352

25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten kann Tabelle [F.66](#) 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 32](#).

26. Rechnungsabgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des Rechnungsabgrenzungspostens kann Tabelle [F.67](#) entnommen werden.

F.66

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2018			31. Dezember 2017		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	633	461	1.094	168	528	696
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	51	5	56	62	49	111
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	1.149	943	2.092	1.091	998	2.089
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	1.267	25	1.292	1.292	25	1.317
Zinsabgrenzungen	1.105	–	1.105	905	–	905
Erhaltene Käutionen	504	542	1.046	495	539	1.034
Übrige	2.948	399	3.347	2.892	231	3.123
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.973	1.909	8.882	6.675	1.793	8.468
	7.657	2.375	10.032	6.905	2.370	9.275

F.67

Rechnungsabgrenzungsposten

	31. Dezember 2018			31. Dezember 2017		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien	391	584	975	462	671	1.133
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	890	929	1.819	824	900	1.724
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	299	99	398	242	97	339
	1.580	1.612	3.192	1.528	1.668	3.196

F.68**Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten**

	31. Dezember 2018	2017
in Millionen €		
Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantien	5.868	5.303
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	1.167	1.002
Vertragsverbindlichkeiten	7.035	6.305
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.931	4.489
Sonstige Rückerstattungsverbindlichkeiten	553	414
Rückerstattungsverbindlichkeiten	5.484	4.903
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	12.519	11.208
davon langfristig	5.438	3.833
davon kurzfristig	7.081	7.375

27. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten kann Tabelle [F.68](#) entnommen werden.

Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften sind grundsätzlich als kurzfristig anzusehen. Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

28. Übrige Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten kann Tabelle [F.69](#) entnommen werden.

F.69**Übrige Verbindlichkeiten**

	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Verbindlichkeiten für Ertragsteuern	272	8	280	413	9	422
Verbindlichkeiten für sonstige Steuern	1.905	1	1.906	1.871	1	1.872
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	169	1	170	155	–	155
	2.346	10	2.356	2.439	10	2.449

29. Konzern-Kapitalflussrechnung

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva ist in Tabelle [F.70](#) dargestellt.

Die Veränderung der Rückstellungen im Vergleich zum Vorjahr, resultierte im Wesentlichen aus dem Rückgang der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen im Vorjahr im Zusammenhang mit einer außerordentlichen Zuführung in das inländische Pensionsvermögen. Gegenläufige Effekte ergaben sich aus den Rückstellungen für Gewährleistung und Kulanz sowie den Personal- und Sozialrückstellungen. Die Veränderung der sonstigen übrigen betrieblichen Aktiva und Passiva gegenüber dem Vorjahr war überwiegend auf einen geringeren Anstieg der Verbindlichkeiten aus Service und Wartungsverträgen sowie der Verbindlichkeiten aus Preisnachlässen zurückzuführen. Ein weiterer reduzierender Effekt ergab sich aus den Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen. Darüber hinaus wirkte im Geschäftsjahr die Zahlung der ersten Tranche im Zusammenhang mit der Einigung über die Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren.

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 Geschäftsjahr und im Vorjahr insbesondere den Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen (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 37 (2017: 39) Mio. €.

Die Tabelle [F.72](#) enthält die Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten unterteilt nach zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Komponenten.

F.70

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva

	2018	2017
in Millionen €		
Rückstellungen	742	-1.425
Finanzinstrumente	-36	-128
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	171	1.763
	877	210

F.71

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

	2018	2017
in Millionen €		
Gezahlte Zinsen	-678	-304
Erhaltene Zinsen	257	187
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.380	843
Erhaltene Dividenden von sonstigem Anteilsbesitz	49	52

F.72

Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten

	2018	2017
in Millionen €		
Cash Flows	17.456	16.794
Erwerb oder Verlust der Kontrolle bei Tochterunternehmen	-	-
Wechselkursänderungen	411	-7.135
Marktwertänderungen	-256	-119
Sonstige Änderungen	16	-325

30. Rechtliche Verfahren

Die Daimler AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Aktiennärsklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel unserer Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Diesel-Emissionsverhalten:

Sammelklagen und sonstige Klagen in USA und Kanada

Wie bereits berichtet, wurden Anfang 2016 mehrere Verbraucher-Sammelklagen bei US-Bundesbezirksgerichten in den USA gegen die Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) eingereicht. Hauptvorwurf war die Verwendung von Vorrichtungen, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystmen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte in Dieselfahrzeugen verursachen sollen. Zudem behaupteten die Kläger, dass Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen bewusst irregeführt worden seien. Diese Verbraucher-Sammelklagen wurden zu einer Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA zusammengefasst, die vor dem U. S. District Court for the District of New Jersey anhängig war und in der die Kläger im Namen einer landesweiten Gruppe, bestehend aus den natürlichen oder juristischen Personen, die zum 18. Februar 2016 Eigentümer oder Leasingnehmer bestimmter Mercedes-Benz-Dieselfahrzeuge waren, verschiedene Ansprüche auf Schadenersatz in Geld erhoben. Daimler AG und MBUSA reichten einen Antrag auf vollumfängliche Klageabweisung ein. Mit Beschluss vom 6. Dezember 2016 hat das Gericht dem Antrag von Daimler AG und MBUSA auf Klageabweisung stattgegeben und hat die Klage ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen mangels hinreichender Bestimmtheit des Klägervortrags zur als irreführend behaupteten Werbung. Die Kläger haben daraufhin eine abgeänderte Sammelklage mit ähnlichen Behauptungen bei demselben Gericht eingereicht. Die abgeänderte Klage richtet sich auch gegen die Robert Bosch LLC und Robert Bosch GmbH (gemeinsam »Bosch«) als Beklagte und behauptet, dass Daimler AG und MBUSA mit Bosch konspiriert hätten, um die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden und Verbraucher zu täuschen. Am 1. Februar 2019 hat das Gericht einem weiteren Antrag der Daimler AG und der MBUSA auf Klageabweisung teilweise stattgegeben und diesen teilweise abgewiesen. Das Verfahren dauert fort; das Gericht hat lediglich über prozessuale Fragen im Zusammenhang mit der klägerischen Anspruchstellung entschieden, nicht jedoch über Fragen der Nachweisbarkeit und Richtigkeit der klägerischen Behauptungen oder über die Erfolgssaussichten der von der Klägerseite geltend gemachten Ansprüche. Daimler AG und MBUSA halten die Klage für unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

Am 8. Januar 2019 hat der Generalstaatsanwalt des Bundesstaates Arizona eine Zivilklage im bundesstaatlichen Gericht von Arizona gegen Daimler AG und MBUSA eingereicht, in der ähnliche Vorwürfe, dass Verbraucher in Arizona im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht worden seien, erhoben werden. Der Bundesstaat klagt auf Geldstrafen für die Verletzung von Verbraucherschutzgesetzen von Arizona. Daimler AG und MBUSA halten die Klage für unbegründet.

Eine weitere Verbraucher-Sammelklage mit gleichartigem Vorwurf gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften wurde im April 2016 in Kanada eingereicht. Am 29. Juni 2017 gab das Gericht einem Prozessantrag statt, bestimmte strittige Punkte für die Sammelklage zuzulassen und am 12. März 2018 wurde den Parteien per Gerichtsbeschluss aufgegeben, die potenziellen Anspruchsnehmer der Sammelklage bis zum 18. Mai 2018 darüber schriftlich zu unterrichten, dass das Verfahren läuft und sie an den Ausgang des Verfahrens gebunden sind. Diese Unterrichtung wurde verschickt und die potenziellen Anspruchsnehmer der Sammelklage hatten bis zum 20. Juli 2018 die Möglichkeit aus der Sammelklage auszuscheiden, um zu vermeiden, an nachfolgende Entscheidungen gebunden zu sein. Daimler hält auch diese Klage für unbegründet und wird sich dagegen verteidigen.

Am 14. Juli 2017 wurde eine weitere Sammelklage gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften am Superior Court of California, Los Angeles County, erhoben. In der Klage werden ähnliche Behauptungen wie in den bereits anhängigen US-Sammelklagen gemacht. Diese Klage wurde an die Bundesgerichte verwiesen und am 31. Oktober 2017 dem District of New Jersey zugeteilt. Am 21. Dezember 2017 haben sich die Parteien ohne Entscheidung in der Sache auf die Abweisung der Klage verständigt. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen erneut erhoben werden, aber Daimler hält auch diese Klage für unbegründet.

Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren

Darüber hinaus haben weltweit einige Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch und/oder haben Anordnungen erlassen. Diese beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsystmen in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Straf- und Kartellrecht. Zu diesen Behörden und Institutionen zählen unter anderem das US-Justizministerium (U. S. Department of Justice; DOJ), das die Daimler AG im April 2016 aufgefordert hat, den Zertifizierungs- und Zulassungsprozess in Bezug auf Abgasemissionen in den USA im Wege einer internen Untersuchung in Abstimmung mit dem DOJ zu überprüfen, die US-Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency; EPA), die kalifornische Umweltschutzbehörde (California Air Resources Board; CARB) und weitere US-Landesbehörden, die US-amerikanische Börsenaufsichtsbehörde (U. S. Securities and Exchange Commission; SEC), die Europäische Kommission, bei der die Daimler AG einen Kronzeugenantrag gestellt hat und die zwischenzeitlich eine förmliche Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme eingeleitet hat, sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie die Bundesanstalt für

Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin), das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), der Dieselemissions-Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestags der vergangenen Legislaturperiode und die Staatsanwaltschaft Stuttgart. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat die Geschäftsräume von Daimler im Mai 2017 an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht.

Das KBA hat im zweiten und dritten Quartal 2018 Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen als unzulässige Abschalteinrichtungen zu bewerten seien und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zu den einschlägigen EG-Typgenehmigungen angeordnet, einschließlich eines Erstzulassungsstopps und Rückrufs. Gegen diese Anordnungen hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch. Es ist nicht ausgeschlossen, dass das KBA im Zuge weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen mit vergleichbaren Feststellungen erlassen wird. Daimler hat für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Die vom KBA in seiner Anordnung aus dem zweiten Quartal 2018 geforderte Neukalibrierung ist zwischenzeitlich erfolgt und die betreffende Software vom KBA freigegeben worden; der entsprechende Rückruf ist mittlerweile eingeleitet worden. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens beschlossen werden können. Daimler hat weitergehende Untersuchungen eingeleitet und kooperiert im Übrigen weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Da die vorgenannten Ermittlungen, Untersuchungen, Verwaltungsverfahren und die Beantwortung diesbezüglicher Anfragen, die Widerspruchsverfahren gegen die Anordnungen sowie Daimlers interne Untersuchungen noch andauern, werden gemäß IAS 37.92 keine weitergehenden Angaben dazu gemacht, ob und ggf. in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden.

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)

Seit dem 25. Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Daimler AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil die Beklagten sich seit den 1990er Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten. Am 4. Oktober 2017 wurden sämtliche anhängige US-Sammelklagen durch das sog. Judicial Panel on Multidistrict Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Kalifornien (U.S. District Court for the Northern District of California) abgegeben. Am 15. März 2018 erweiterten und konsolidierten die Kläger in den US-amerikanischen Sammelklagen ihre Klagen in zwei Schriftsätze, einen im Namen der Verbraucher und einen im Namen der Händler. Am 1. Juni 2018 hat das Gericht auf

entsprechende Verständigung der Parteien das Verfahren gegen Mercedes-Benz U.S. International, Inc., Mercedes-Benz Vans, LLC und Daimler North America Corporation eingestellt. Die Daimler AG und MBUSA bleiben Parteien des Verfahrens, betrachten die in den USA und Kanada anhängigen Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen.

Die Daimler AG kann offenlegen, dass sie in diesem Zusammenhang bereits vor einiger Zeit bei der Europäischen Kommission einen Antrag auf Geldbußenerlass («Kronzeugenantrag») gestellt hat. Die Europäische Kommission hat Ende Oktober 2017 vorangekündigte Nachprüfungen bei Daimler in Stuttgart (sowie weitere Nachprüfungen bei anderen Herstellern) durchgeführt, um den Sachverhalt weiter aufzuklären. Im dritten Quartal 2018 hat die Europäische Kommission eine förmliche Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme eingeleitet. Daimler geht derzeit nicht davon aus, dass sich aus dieser Höhe nach nicht bewertbaren Eventualverbindlichkeit wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben.

Die Daimler AG muss sich nach dem Abschluss des EU-Kartellverfahrens im Bereich Trucks durch eine Entscheidung der EU-Kommission vom 19. Juli 2016 in erheblichem Maß mit Schadensersatzforderungen von Kunden auseinandersetzen. Entsprechende Klagen, Sammelklagen und andere Rechtsmittel wurden in verschiedenen Staaten innerhalb und außerhalb Europas eingereicht und sind weiterhin zu erwarten. Daimler ergreift geeignete und angemessene Rechtsmittel, um sich zu verteidigen. Angaben dazu, ob und ggf. in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden, werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Position der Daimler AG nicht zu beeinträchtigen.

Am 23. Juni 2016 führte das Bundeskartellamt kartellrechtliche Durchsuchungen im Bereich Stahleinkauf bei mehreren Automobilherstellern und Zulieferern durch, u. a. auch bei der Daimler AG. Daimler kooperiert vollumfänglich mit der Behörde. Angaben dazu, ob und ggf. in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden, werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Position der Daimler AG nicht zu beeinträchtigen.

Sammelklagen Takata Airbag Gasgeneratoren

Wie bereits berichtet, wurde Mercedes-Benz Canada (MB Canada) im August 2016 als weitere Beklagte zu einer vor dem Ontario Superior Court anhängigen landesweiten Sammelklage hinzugefügt. MB Canada wird im Wesentlichen vorgeworfen, zusammen mit Takata Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata Airbag Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt zu haben, angeblich diese nicht schnell genug zurückgerufen zu haben und es versäumt zu haben, einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Darüber hinaus wurden am 28. Juni 2017 Takata Gesellschaften neben der Daimler AG und MBUSA in einer landesweiten Sammelklage in den USA als Beklagte benannt, die am Bundesgericht in New Jersey mit ähnlichen Vorwürfen wie in der kanadischen Klage erhoben wurde. Dieses Verfahren in New Jersey wurde im dritten Quartal 2017 im Rahmen einer Verfahrenskonsolidierung mit anderen sogenannten »Multidistrict Litigation« Verfahren an ein Bundesgericht in Florida (Southern District) abgegeben. Am 14. März 2018 wurden die Daimler AG und die MBUSA als Beklagte in zwei weiteren US-bundesweiten Sammelklagen benannt, davon eine

vor einem Bundesgericht in Georgia und die andere in Florida im Rahmen des dort schon laufenden und oben beschriebenen sog. Multidistrict Verfahrens. Die Vorwürfe in diesen neuen Klagen entsprechen denen in den Sammelklagen in Kanada und New Jersey. Die U.S.-amerikanischen Verfahren wurden durch das Judicial Panel on Multidistrict Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Florida (U.S. District Court for the Southern District of Florida), das die Rechtsstreitigkeiten gegen Takata und andere Hersteller leitet, abgegeben. Die bereits berichtete Klage des Bundesstaates New Mexico gegen MBUSA, die ebenfalls ähnliche Anschuldigungen gegen MBUSA und viele andere Unternehmen enthielt, welche Fahrzeuge mit Takata Airbag-Gasgeneratoren verkauft hatten, wurde am 22. Juni 2017 ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen jedoch erneut erhoben werden. Die Daimler AG betrachtet alle diese Klagen in Bezug auf Mercedes-Benz Fahrzeuge weiterhin als unbegründet, und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften werden sich weiter gegen sie verteidigen.

Kältemittel

Seit dem 1. Januar 2011 erhalten nach der EU-Richtlinie 2006/40/EG nur diejenigen Fahrzeuge eine neue Typgenehmigung, deren Klimaanlage mit einem Kältemittel befüllt ist, das bestimmte Kriterien hinsichtlich der Klimafreundlichkeit erfüllt. Für Fahrzeuge, die aufgrund früher erteilter Typgenehmigungen gebaut werden, sah die Richtlinie eine Übergangszeit bis zum 31. Dezember 2016 vor. Fahrzeuge von Mercedes-Benz erfüllen die seit dem 1. Januar 2017 geltenden gesetzlichen Anforderungen durch den Einsatz von CO₂-Klimaanlagen sowie des Kältemittels R1234yf in Kombination mit Schutzeinrichtungen, die bei Bedarf je nach Fahrzeugkonfiguration verwendet werden, vollumfänglich. Die EU-Kommission hat im Dezember 2016 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) eingeleitet. Die Kommission sah einen Verstoß gegen die europäische Rahmenrichtlinie für Typgenehmigungen sowie gegen die Richtlinie über Emissionen aus Klimaanlagen in Kraftfahrzeugen durch deutsche Behörden. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat die Daimler AG mit Verfügung im März 2017 aufgefordert, die im ersten Halbjahr 2013 aus Sicherheitsgründen noch mit dem früher verwendeten Kältemittel R134a ausgestatteten Fahrzeuge umzurüsten. Die Daimler AG hielt die Forderung für unbegründet und hatte Widerspruch gegen die Verfügung eingelegt. Der EuGH hat am 4. Oktober 2018 im Vertragsverletzungsverfahren entschieden, dass die Bundesrepublik Deutschland gegen Unionsrecht verstoßen hat, u. a. indem sie nicht in der von der Kommission gesetzten Frist die Nachrüstung der Fahrzeuge angeordnet hat. Die Daimler AG hat daraufhin den Widerspruch zurückgenommen und wird die angeordnete Umrüstung der betroffenen Fahrzeuge vornehmen. Für die Umrüstung der Fahrzeuge, die noch mit dem früher verwendeten Kältemittel R134a ausgestattet sind, wurde bereits im dritten Quartal 2018 eine Risikovorsorge getroffen. Darüber hinaus werden keine wesentlichen Risiken erwartet.

Toll Collect

In 2002 hatten die 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 auf der Grundlage des mit der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossenen Vertrags (Betreibervertrag) mittels der Projektgesellschaft Toll Collect GmbH zu betreiben. Bis zum 31. August 2018 hielten die Daimler Financial Services AG und die Deutsche

Telekom AG jeweils 45% an der Projektgesellschaft Toll Collect GmbH, die restlichen 10% hielt die Cofiroute S.A. Das Konsortium hält nach wie vor die Anteile an der Toll Collect GbR.

Die Bundesrepublik Deutschland hat am 31. August 2018 die Annahme des Angebots zur Übernahme der Anteile an der Toll Collect GmbH erklärt und damit die Gesellschaft planmäßig zum 1. September 2018 erworben. Laut Betreibervertrag hätte das Mauterhebungssystem spätestens zum 31. August 2003 betriebsbereit sein müssen. Nach einer Verzögerung beim Start des Systems wurde das Mauterhebungssystem am 1. Januar 2005 weitestgehend eingeführt; die endgültige Betriebserlaubnis wurde erst im Rahmen des nachstehend beschriebenen Vergleichs am 4. Juli 2018 erteilt. Die Bundesrepublik Deutschland leitete gegen die Daimler Financial Services AG, Deutsche Telekom AG und die Toll Collect GbR im September 2004 ein Schiedsverfahren ein. Die Gesellschafter Deutsche Telekom AG und Daimler Financial Services AG haben im ersten Halbjahr 2017 Gegenansprüche wegen der Pflichtverletzungen des Bundes hinsichtlich der Verzögerung des Maut-Starts geltend gemacht. Die Toll Collect GmbH hat ihrerseits ein Schiedsverfahren anhängig gemacht, in dem sie unter anderem die seit Juni 2006 durch die Bundesrepublik Deutschland monatlich einbehaltenden Vorauszahlungen der Betreibervergütung von 8 Mio. € sowie weitere streitige Vergütung zurückgefördert hat.

Die Daimler AG hat über ihre Tochtergesellschaft Daimler Financial Services AG zusammen mit der Deutsche Telekom AG am 4. Juli 2018 einen Vergleichsvertrag (im Folgenden: Vergleichsvereinbarung) mit der Bundesrepublik Deutschland über eine Beendigung der seit 2004 geführten Schiedsverfahren im Zusammenhang mit der Beteiligung am Mautkonsortium Toll Collect beurkundet.

Das Schiedsgericht hat auf dieser Basis am 6. Juli 2018 einen Schiedsspruch mit vereinbartem Wortlaut erlassen, mit dem die oben genannten Schiedsverfahren Toll Collect beendet wurden.

Die Vergleichsvereinbarung setzt sich aus mehreren Bestandteilen zusammen. Ein wesentlicher Teil ist eine paritätisch durch Daimler Financial Services AG und Deutsche Telekom AG über die Toll Collect GbR zu erbringende Barzahlung von 1,1 Mrd. € (im Folgenden: Vergleichszahlung), die in drei Tranchen bis 2020 zu begleichen ist. Die erste Tranche in Höhe von 400 Mio. € wurde zum 1. August 2018 an die Bundesrepublik Deutschland paritätisch ausbezahlt. Zudem sind sowohl die Ansprüche der Toll Collect GmbH auf die seit Juni 2006 durch die Bundesrepublik Deutschland monatlich einbehaltenden Vergütungszahlungen als auch die durch die Gesellschafter der Toll Collect GbR gezahlte Verspätungspönale nebst darauf entfallenden Zinsen abgegolten. Weitere Bestandteile der Vergleichsvereinbarung sind die Bestimmung des Kaufpreises zum 31. August 2018 für die Geschäftsanteile an der Toll Collect GmbH sowie die Erreichung einer bestimmten Qualität bei der Mauterhebung. Sollte die Qualität bei der Mauterhebung nicht erreicht werden, erhöht sich die Vergleichszahlung an die Bundesrepublik Deutschland um 50 Mio. €. Die Konsorten erhielten am 15. November 2018 vom Bundesamt für Güterverkehr die Bestätigung, dass die Mauterhebungsqualität erreicht wurde. Insgesamt betragen die Vergleichsleistungen an die Bundesrepublik Deutschland 3,2 Mrd. €.

Im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind im zweiten Quartal 2018 Aufwendungen von 418 Mio. € im Zusammenhang mit Toll Collect enthalten. Dabei ist das EBIT

des Segments Daimler Financial Services insbesondere auf Grund der bestehenden 50 %-igen Nachschussverpflichtung von 550 Mio. € der Daimler Financial Services AG in die Toll Collect GbR belastet, die teilweise durch in Vorjahren getroffene Vorsorgen kompensiert wurden.

Durch die Vergleichsvereinbarung sind alle bekannten und unbekannten Ansprüche aus der Mautvereinbarung bis zum 31. März 2018 abgegolten, soweit eine Verletzungshandlung bis zum 31. März 2018 stattgefunden hat.

Das Versäumnis, verschiedenen Verpflichtungen aus dem Betreibervertrag nachzukommen, kann im Zeitraum vom 1. April 2018 bis zum Ende des Betreibervertrages am 31. August 2018 zu Vertragsstrafen, weiteren Vergütungsminderungen und Rückgriffsforderungen führen. Allerdings sind die Vertragsstrafen und Vergütungsminderungen in ihrer Höhe auf 100 Mio. € (erhöht um 3% pro Geschäftsjahr) pro Betriebsjahr begrenzt. Derzeit sind keine Sachverhalte bekannt.

Unabhängig von der Vergleichsvereinbarung bleiben die Garantien im Zusammenhang mit der Fertigstellung und dem Betrieb des Mautsystems aus dem Betreibervertrag oder weiteren Zusatzauftragungen sowie die Haftung, die infolge von Pflichtverletzungen ab 1. April 2018 bis zum Ende des Betreibervertrags am 31. August 2018 entstehen, unberührt. Derzeit sind keine Sachverhalte bekannt.

Die Garantien, die von bestimmten Eintrittsbedingungen abhängig sind, sind nachfolgend beschrieben:

- *Garantie von Bankkrediten.* Die Daimler AG garantierte gegenüber Dritten bis zu einem Höchstbetrag von 100 Mio. € Bankkredite, die der Toll Collect GmbH gewährt werden. Im September 2018 wurde die Daimler AG von dieser Garantie entbunden.
- *Eigenkapitalausstattung.* Die Konsortialmitglieder haben sich in der Vergleichsvereinbarung dazu verpflichtet, dass die Toll Collect GmbH zum Übergabezeitpunkt der Anteile an die Bundesrepublik Deutschland am 31. August 2018 über ein Mindesteigenkapital von 50 Mio. € und über eine Minimumliquidität von 10 Mio. € verfügt. Die Erreichung des Mindesteigenkapitals und der Minimumliquidität wurden am 17. Dezember 2018 mit der Feststellung des Toll Collect GmbH Abschlusses zum 31. August 2018 bestätigt. Sollten nach dem Abgeltungszeitraum des Vergleichs Vertragsstrafen, Vergütungsminderungen oder andere Ereignisse eintreten, die dazu führen, dass das Eigenkapital der Toll Collect GmbH nachträglich unter das vertraglich vereinbarte Minimum fällt, sind die Konsortialmitglieder verpflichtet, die finanzielle Ausstattung der Toll Collect GmbH wieder herzustellen.
- 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.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen

Der Konzern bildet Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, soweit eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Diese Rückstellungen sind im Konzernabschluss berücksichtigt und beruhen auf Schätzungen. Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren sind im Konzernabschluss angegeben, wenn sie bewertbar sind. Risiken aus rechtlichen Verfahren sind zum Teil nicht oder nur eingeschränkt abschätzbar. Es ist daher möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss

einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Es bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von möglichen Zahlungsmittelabflüssen. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach unserer Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

31. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Eventualverbindlichkeiten

Zum 31. Dezember 2018 betrug der bestmögliche Schätzwert der Eventualverbindlichkeiten 761 (2017: 589) Mio. €. Einige Eventualverbindlichkeiten sind nicht bewertbar. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Bewertung der Rechtsrisiken aus den in [Anmerkung 30](#) genannten Sammelklagen.

Informationen über den Vergleichsvertrag der Daimler Financial Services AG und der Deutsche Telekom AG mit der Bundesrepublik Deutschland über die Beendigung der Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Beteiligung am Mautkonsortium Toll Collect und den damit verbundenen Garantien sind in [Anmerkung 30](#) enthalten.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Der Konzern hat **Zahlungsverpflichtungen im Rahmen von unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen zur Nutzung von Produktionsstätten und Sachanlagen**; die Verträge beinhalten teilweise Verlängerungs- und Kaufoptionen sowie Preisangepassungsklauseln. Im Jahr 2018 wurden Zahlungen aus Operating Leases von 621 (2017: 563) Mio. € aufwandswirksam erfasst. Die Fälligkeiten der zukünftigen Verpflichtungen aus unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen (Nominalwerte) sind in Tabelle [F.73](#) dargestellt.

Zudem bestehen vertragliche Verpflichtungen zum **Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen** von 5.048 (2017: 4.876) Mio. €.

Darüber hinaus hat Daimler zum 31. Dezember 2018 **unwiderrufliche Kreditzusagen** gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Weitere Informationen über die unwiderruflichen Kreditzusagen können [Anmerkung 33](#) entnommen werden.

F.73

Zukünftige Verpflichtungen (Mindestleasingzahlungen) aus unkündbaren Miet-, Pacht- und Leasingverträgen (Nominalwerte)

	31. Dezember 2018	2017
--	----------------------	------

in Millionen €

Fälligkeit

bis zu einem Jahr	780	698
länger als ein Jahr und bis zu fünf Jahren	1.645	1.421
länger als fünf Jahre	1.375	890
	3.800	3.009

32. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle [F.74](#) und Tabelle [F.75](#) stellen die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen der Finanzinstrumente des Konzerns zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9 und zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 dar.

Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungsstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt würde. Angesichts variiender 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 2018 bzw. 31. Dezember 2017 hätten aufgenommen werden können.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Aufgrund der kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

F.74

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten (nach IFRS 9)

	31. Dezember 2018	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €		
Finanzielle Vermögenswerte		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	96.740	97.144
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.586	12.586
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.853	15.853
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	9.577	9.577
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	5.855	5.855
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.059	3.059
Zu Anschaffungskosten bewertet	663	663
Übrige finanzielle Vermögenswerte		
Eigen- und Fremdkapitalanteile	748	748
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	364	364
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	384	384
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	109	109
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.033	1.033
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.177	3.177
	139.823	140.227
Finanzielle Verbindlichkeiten		
Finanzierungsverbindlichkeiten	144.902	144.933
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.185	14.185
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	56	56
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.094	1.094
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.882	8.882
	169.119	169.150

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte

Die *Verzinslichen Wertpapiere* werden zum 31. Dezember 2018 erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die ähnlichen Geldanlagen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet und keiner Bemessungshierarchie zugeordnet, da der Buchwert einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

Die *Eigenkapitalanteile* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die beizulegenden Zeitwerte der Eigenkapitalanteile erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind in Tabelle [F.74](#) ersichtlich und bestehen aus BAIC BluePark New Energy Technology Co., Ltd sowie weiteren einzeln nicht wesentlichen Gesellschaften. Für die zum 31. Dezember 2018 ausgewiesenen Eigenkapitalanteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Verzinsliche Wertpapiere und Eigenkapitalanteile wurden mit Börsenkursen zum 31. Dezember 2018 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 *erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte* betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Diese Finanzinstrumente sowie auch die *deriativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, umfassen:

- derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Die Bewertung von unbedingten Devisentermingeschäften basiert auf am Markt quotierten Forward-Kurven. Devisenoptionen wurden mittels 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.

F.75

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten (nach IAS 39)

	31. Dezember 2017	beizulegender Buchwert	Zeitwert
<hr/>			
in Millionen €			
<hr/>			
Finanzielle Vermögenswerte			
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	86.054	86.543	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.995	11.995	
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.072	12.072	
Verzinsliche Wertpapiere			
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	10.063	10.063	
Übrige finanzielle Vermögenswerte			
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1.173	1.173	
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	171	171	
davon Eigenkapitalanteile zu Anschaffungskosten bewertet	1.002	1.002	
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	82	82	
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.379	2.379	
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.172	3.172	
	126.990	127.479	
<hr/>			
Finanzielle Verbindlichkeiten			
Finanzierungsverbindlichkeiten	127.124	128.437	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.451	12.451	
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten			
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	111	111	
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	696	696	
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.468	8.468	
	148.850	150.163	

Die *sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte* werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Finanzierungsverbindlichkeiten

Die beizulegenden Zeitwerte der Anleihen, Darlehen, Geldmarktpapiere, Einlagen aus dem Direktbankgeschäft und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen werden als Barwerte der zukünftig erwarteten Cash Flows ermittelt. Zur Diskontierung werden marktübliche Zinssätze, bezogen auf die entsprechenden Fristigkeiten, verwendet.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Rückerstattungsverbindlichkeiten (IFRS 15)

Rückerstattungsverbindlichkeiten enthalten Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die Finanzinstrumente darstellen. Weitere Informationen dazu können [Anmerkung 27](#) entnommen werden.

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die *erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten* betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Für Erläuterungen zu diesen Finanzinstrumenten, sowie zu *deriativen Finanzinstrumenten, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, wird auf die Ausführungen unter verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte verwiesen.

Die *sonstigen übrigen finanziellen Verbindlichkeiten* werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt Derivategeschäfte gemäß den Global-Netting-Vereinbarungen (Rahmenvertrag) der International Swaps and Derivatives Association (ISDA) und anderen dementsprechenden nationalen Rahmenvereinbarungen ab. Diese Vereinbarungen erfüllen jedoch nicht die Kriterien für eine Saldierung in der Konzernbilanz, da sie das Recht zur Saldierung nur im Falle künftiger Ereignisse wie dem Ausfall oder der Insolvenz des Konzerns oder der Kontrahenten gewähren.

Die nachstehende Tabelle [F.76](#) legt die Buchwerte der erfassten derivativen Finanzinstrumente dar, die den dargestellten Vereinbarungen unterliegen und zeigt die möglichen finanziellen Auswirkungen einer Saldierung gemäß den bestehenden Global-Netting-Vereinbarungen.

Bemessungshierarchie

Tabelle [F.77](#) und Tabelle [F.78](#) zeigen, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9 und zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 eingestuft sind.

Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

Der Anstieg der Eigenkapitalinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet, der in Stufe 1 ausgewiesen wird, ist insbesondere auf die Bewertung der Anteile an der Minderheitsbeteiligung Aston Martin Lagonda Global Holdings plc zurückzuführen. Weitere Informationen dazu können [Anmerkung 7](#) entnommen werden.

Für die Ermittlung des Kreditrisikos aus derivativen Finanzinstrumenten, die der Bemessungshierarchie Stufe 2 zugeordnet sind, wird auf die auf Nettobasis gesteuerten Portfolien abgestellt.

F.76

Angaben zu bilanzierten derivativen Finanzinstrumenten, die einer rechtlich durchsetzbaren Global-Netting-Vereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung unterliegen

	31. Dezember 2018 (IFRS 9)			31. Dezember 2017 (IAS 39)		
	Brutto- und Nettabräge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen	Nettabräge	Brutto- und Nettabräge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen	Nettabräge
in Millionen €						
Übrige finanzielle Vermögenswerte ¹	1.142	-574	568	2.461	-566	1.895
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ²	1.150	-574	576	807	-566	241

1 Die übrigen finanziellen Vermögenswerte, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (siehe Anmerkung 16).

2 Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (siehe Anmerkung 25).

F.77**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden (nach IFRS 9)**

	31. Dezember 2018			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €				
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte				
Verzinsliche Wertpapiere	8.914	5.812	3.102	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	5.855	2.753	3.102	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.059	3.059	-	-
Eigen- und Fremdkapitalanteile	748	338	304	106
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	364	208	128	28
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	384	130	176	78
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	109	-	109	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.033	-	1.033	-
	10.804	6.150	4.548	106
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	56	-	56	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.094	-	1.094	-
	1.150	-	1.150	-

- 1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.
 2 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.
 3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

F.78**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden (nach IAS 39)**

	31. Dezember 2017			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €				
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte				
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	10.234	6.721	3.513	-
davon verzinsliche Wertpapiere	10.063	6.615	3.448	-
davon Eigenkapitalanteile zum beizulegenden Zeitwert bewertet	171	106	65	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	82	-	82	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.379	-	2.379	-
	12.695	6.721	5.974	-
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	111	-	111	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	696	-	696	-
	807	-	807	-

- 1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.
 2 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.
 3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

F.79

**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
die nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	31. Dezember 2018 (IFRS 9)			31. Dezember 2017 (IAS 39)				
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte								
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	97.144	-	97.144	-	86.543	-	86.543	-
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten								
Finanzierungsverbindlichkeiten	144.933	62.961	81.972	-	128.437	58.496	69.941	-
davon Anleihen	76.468	62.862	13.606	-	68.422	57.715	10.707	-
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	12.474	99	12.375	-	11.081	781	10.300	-
davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	55.991	-	55.991	-	48.934	-	48.934	-

1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.

2 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

Tabelle [F.79](#) zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die in der Konzernbilanz nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

Bewertungskategorien

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien von IFRS 9 zum 31. Dezember 2018 und von IAS 39 zum 31. Dezember 2017, sind in den Tabellen [F.80](#) und [F.81](#) dargestellt.

Die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in den Tabellen [F.80](#) und [F.81](#) nicht enthalten, da diese Finanzinstrumente keiner Bewertungskategorie von IFRS 9 bzw. IAS 39 zugeordnet sind. Des Weiteren sind Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in der Tabelle [F.81](#) nicht enthalten, da sie keiner Bewertungskategorie von IAS 39 gehören.

F.80**Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien von IFRS 9****31. Dezember
2018**

in Millionen €

Aktiva

Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	70.080
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.586
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.853
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	663
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.177
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	102.359
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	5.855
Eigen- und Fremdkapitalanteile	364
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	6.219
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	3.059
Eigen- und Fremdkapitalanteile	384
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerte übrige finanzielle Vermögenswerte	109
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte ²	3.552

Passiva

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.185
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	144.555
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	8.758
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	167.498
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ²	56

1 Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen zum 31. Dezember 2018 von 26.660 Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IFRS 9 zugeordnet sind.

2 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind. Diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

3 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finance Lease zum 31. Dezember 2018 von 347 Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IFRS 9 zugeordnet sind.

4 Hierin nicht enthalten sind Finanzgarantien zum 31. Dezember 2018 von 124 Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IFRS 9 zugeordnet sind.

F.81**Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien von IAS 39****31. Dezember
2017**

in Millionen €

Aktiva

Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	63.540
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.995
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.172
Kredite und Forderungen	78.707
Verzinsliche Wertpapiere	10.063
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.173
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	11.236
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte ²	82

Passiva

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.451
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	126.772
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	8.327
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	147.550

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten² 111

1 Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen zum 31. Dezember 2017 von 22.514 Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

2 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind. Diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

3 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finance Lease zum 31. Dezember 2017 von 352 Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

4 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien zum 31. Dezember 2017 von 141 Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie von IAS 39 zugeordnet sind.

F.82**Nettогewinne/-verluste (nach IFRS 9)**

	2018
in Millionen €	
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigen- und Fremdkapitalinstrumente	136
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten ¹	240
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	2
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	-17
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	469
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	105
1 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.	

Nettогewinne oder -verluste

Die zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9 in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigten Nettogewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind) können Tabelle [F.82](#) entnommen werden.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente beinhalten im Wesentlichen Erträge aus der Bewertung dieser Instrumente, unter anderem die Bewertung der Anteile an Aston Martin Lagonda Global Holdings plc.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten insbesondere Ergebnisse aus Marktwertänderungen.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalinstrumente enthalten Dividendenausschüttungen.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten insbesondere Wechselkurseffekte.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten, beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen (inklusive Wertaufholungen) von 407 Mio. €, die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind. Daneben sind Währungskursgewinne und -verluste enthalten. Dagegen beliefen sich die Wertminderungen zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 (ohne Wertaufholungen) auf 630 Mio. €.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten umfassen im Wesentlichen Wechselkurseffekte.

Die zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigten Nettogewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind) können Tabelle [F.83](#) entnommen werden.

F.83**Nettогewinne/-verluste (nach IAS 39)**

	2017
in Millionen €	
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten ¹	152
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	27
Kredite und Forderungen	-542
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-50
1 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.	

Gesamtzinserträge und -aufwendungen (nach IFRS 9)

	2018
in Millionen €	
Gesamtzinserträge	5.189
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	5.100
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	89
Gesamtzinsaufwendungen	-3.171
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	-3.171
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

Tabelle [F.84](#) stellt die Gesamtzinserträge und -aufwendungen für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9 dar, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

Zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 waren für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwerten bewertet wurden, Gesamtzinserträge von 4.572 Mio. € und Gesamtzinsaufwendungen von 2.415 Mio. € zu verzeichnen.

Qualitative Beschreibungen zur Bilanzierung und zum Ausweis von Finanzinstrumenten (einschließlich derivativer Finanzinstrumente) sind in [Anmerkung 1](#) enthalten.

F.85**Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte (nach IFRS 9)**

	31. Dezember 2018			
	Währungsrisiko	Zinsrisiko	Rohstoffpreisrisiko	
	Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	Cash Flow Hedges ¹	Fair Value Hedges ²	Cash Flow Hedges ¹
in Millionen €				
Buchwert des Sicherungsinstruments				
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	366	-	58	57
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	86	-	59	364
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	425	-	15	163
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	161	-	41	237
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	-	25	-	-
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts³	-1.021	1	-18	122
				-41

1 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Devisentermingeschäfte, Währungsoptionen und Währungsswaps sowie Waretermingeschäfte.

2 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Zinsswaps, Zins-Währungsswaps.

3 Sicherungsgewinne/-verluste, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten**Einsatz von Derivaten**

Derivative Finanzinstrumente werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken, die als Risikokategorien nach IFRS 9 definiert wurden. Zur Absicherung werden vor allem Devisentermingeschäfte, Zinswährungsswaps, Zinsswaps, Optionen und Waretermingeschäfte eingesetzt.

Tabelle [F.85](#) zeigt die Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9.

Tabelle [F.86](#) zeigt die beizulegenden Zeitwerte der Sicherungsinstrumente am Bilanzstichtag zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39.

Fair Value Hedges

Der Konzern designiert Fair Value Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken.

Die Beträge der mit Fair Value Hedges gesicherten Grundgeschäfte zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9 können Tabelle [F.87](#) entnommen werden.

F.86**Beizulegende Zeitwerte von Sicherungsinstrumenten (nach IAS 39)**

	31. Dezember 2017
in Millionen €	
Fair Value Hedges	-68
Cash Flow Hedges	1.751
Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	-180

F.87**Fair Value Hedges (nach IFRS 9)**

	2018
	Zinsrisiko
in Millionen €	
Buchwert der gesicherten Grundgeschäfte	
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	14.217
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	29.086
davon sicherungsbedingte Anpassungen	
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	-72
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	100
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte¹	-121
Kumulierter Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus inaktiven Sicherungen, der in der Bilanz verbleibt	23
1 Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.	

F.88**Ineffektivität von Fair Value Hedges (nach IFRS 9)**

	2018
in Millionen €	Zinsrisiko
Umsatzkosten	-
Zinsaufwendungen	2

Die Effekte, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung in 2018 nach IFRS 9 entfielen (hedge-ineffektiver Teil), sind in Tabelle [F.88](#) dargestellt.

Die Nettogewinne und -verluste aus diesen Sicherungsinstrumenten und die Nettogewinne und -verluste der dazugehörigen Grundgeschäfte zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 sind in Tabelle [F.89](#) dargestellt.

Cash Flow Hedges und Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe
Der Konzern designiert Cash Flow Hedges im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken.

Daimler sichert teilweise auch das Fremdwährungsrisiko ausgewählter Beteiligungen durch den Einsatz derivativer oder nicht-derivativer Finanzinstrumente ab.

F.89**Nettогewinne/-verluste aus Fair Value Hedges (nach IAS 39)**

	2017
in Millionen €	
Nettогewinne/-verluste aus Sicherungsinstrumenten	-329
Nettогewinne/-verluste aus Grundgeschäften	349

Die Beträge der mit Cash Flow Hedges gesicherten Grundgeschäfte und der Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9 können Tabelle [F.90](#) entnommen werden.

Die Gewinne und Verluste aus Cash Flow Hedges sowie die Effekte, die auf den unwirksamen Teil (hedge-ineffektiver Teil) der Absicherungen in 2018 nach IFRS 9 entfielen, sind in Tabelle [F.91](#) dargestellt.

Im Konzernergebnis des Jahres 2017 nach IAS 39 sind Nettoerträge (vor Steuern) von 11 Mio. € enthalten, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung entfielen (hedge-ineffektiver Teil).

F.90**Cash Flow Hedges und Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe (nach IFRS 9)**

		Währungsrisiko	Zinsrisiko	Rohstoffpreisrisiko	2018
in Millionen €					
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹		1.024	83	39	
davon Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe		-1			
Stand der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (vor Steuern)		-91	-4	9	
Laufende Absicherungen		4			
davon Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe		-311	-4	-	
Abgebrochene/abgelaufene Absicherungen		-270			
davon Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe		-			

1 Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

F.91**Gewinne und Verluste von Cash Flow Hedges und von Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe (nach IFRS 9)**

		Währungsrisiko	Zinsrisiko	Rohstoffpreisrisiko	2018
in Millionen €					
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden ¹	-1.072	-31	82	-70	53
Hedge Ineffektivität, die in der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten ist	1	1	-	-	-
Posten in der Gewinn- und Verlustrechnung, in dem die Ineffektivität enthalten ist	Umsatzerlöse	Umsatzkosten	Übriges Finanzergebnis	Umsatzkosten	Zinsaufwendungen
Aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste					
Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	-8	-	-	-	1
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat ²	-605	72	-91	55	-63
Posten in der Gewinn- und Verlustrechnung, in dem die Umbuchung enthalten ist	Umsatzerlöse	Umsatzkosten	Übriges Finanzergebnis	Umsatzkosten	Zinsaufwendungen

1 Die Umfänge im übrigen Finanzergebnis entfallen mit 1 Mio. € auf die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe.

2 Die Umfänge im übrigen Finanzergebnis entfallen mit -10 Mio. € auf die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe.

F.92**Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente
(nach IFRS 9)**

	2018
in Millionen €	
Stand zum 1. Januar 2018	1.171
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-1.081
Währungsrisiko	-1.023
Zinsrisiko	-18
Rohstoffpreisrisiko – Anschaffung von Vorräten	-40
Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-641
Währungsrisiko	-634
Zinsrisiko	-7
Umgliederung in die Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte (vor Steuern)	-81
Währungsrisiko – Beschaffungsvorgänge	-63
Rohstoffpreisrisiko – Anschaffung von Vorräten	-18
Sonstige Veränderungen	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/ Verluste und Umgliederungen	537
Stand zum 31. Dezember 2018	-95

Tabelle [F.92](#) zeigt die Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in 2018 nach IFRS 9.

Die Rücklagen für derivative Finanzinstrumente enthalten zum 31. Dezember 2018 Rücklagen für Hedgekosten von -11 Mio. € (1. Januar 2018: -34 Mio. €).

Die unrealisierten Ergebnisse (vor Steuern) aus der Bewertung von Derivaten, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, beliefen sich in 2017 nach IAS 39 auf 2.525 Mio. €.

Die in 2017 nach IAS 39 aus dem Konzern-Eigenkapital in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchten Gewinne/Verluste vor Steuern sind in Tabelle [F.93](#) dargestellt.

Die Laufzeiten der Zinssicherungen bzw. Zinswährungssicherungen sowie Rohstoffpreissicherungen entsprechen grundsätzlich denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Die Realisierung der Grundgeschäfte wird korrespondierend zu den in der Tabelle [F.94](#) zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9 und in der Tabelle [F.95](#) zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Zum 31. Dezember 2018 hatte Daimler derivative Finanzinstrumente mit einer maximalen Laufzeit von 34 (2017: 39) Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

F.93**Aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung
umgebuchte Gewinne/Verluste vor Steuern (nach IAS 39)**

	2017
in Millionen €	
Umsatzerlöse	-6
Umsatzkosten	34
Zinserträge	-
Zinsaufwendungen	-1
	27

Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente

Tabelle [F.94](#) und Tabelle [F.95](#) zeigen die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9 bzw. zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 eingesetzt hat, um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

Tabelle [F.96](#) zeigt die Durchschnittspreise der Sicherungsinstrumente zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9 nach Risikokategorie für die wesentlichen Risiken.

Absicherungen, bei denen sich die Bewertungseffekte aus Grund- und Sicherungsgeschäft in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung weitestgehend ausgleichen, wurden größtenteils nicht in ein Hedge Accounting einbezogen.

Derivate, die nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen werden, dienen unverändert der Absicherung eines finanzwirtschaftlichen Risikos aus dem operativen Geschäft. Das Sicherungsinstrument wird glattgestellt, wenn das operative Grundgeschäft nicht mehr besteht bzw. erwartet wird.

Erläuterungen zur Absicherung der Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken sind im Unterpunkt Finanzmarktrisiken in [Anmerkung 33](#) enthalten.

F.94**Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente (nach IFRS 9)**

	31. Dezember 2018 Fälligkeiten der Nominalbeträge			
	<1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt
in Millionen €				
Währungsrisiko	29.063	9.935	-	38.998
Zinsrisiko	15.926	36.602	12.055	64.583
Fair Value Hedges	6.173	24.763	12.055	42.991
Cash Flow Hedges	9.753	11.839	-	21.592
Rohstoffpreisrisiko	285	215	-	500

F.95**Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente (nach IAS 39)**

	31. Dezember 2017		
	Nominal- werte	Restlaufzeit ≤1 Jahr	Restlaufzeit >1 Jahr
in Millionen €			
Währungssicherung bilanziert Forderungen/Verbindlichkeiten			
Devisentermingeschäfte	6.267	6.259	8
davon Cash Flow Hedges	3.380	3.380	-
Zinswährungsswaps	5.811	2.153	3.658
davon Cash Flow Hedges	3.238	1.559	1.679
davon Fair Value Hedges	1.676	361	1.315
Währungssicherung zukünftiger Transaktionen			
Devisentermin- und -optionsgeschäfte	45.996	30.506	15.490
davon Cash Flow Hedges	45.542	30.061	15.481
Währungssicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe			
Währungsswaps	-	-	-
davon Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	-	-	-
Zinssicherung bilanziert Forderungen/Verbindlichkeiten			
Zinsswaps	49.934	2.395	47.539
davon Cash Flow Hedges	9.694	1.485	8.209
davon Fair Value Hedges	35.731	572	35.159
Rohstoffpreissicherung zukünftiger Transaktionen			
Warenermingeschäfte	742	495	247
davon Cash Flow Hedges	649	403	246
Gesamtvolumina der derivativen Finanzinstrumente			
davon Cash Flow Hedges	62.503	36.888	25.615
davon Fair Value Hedges	37.407	933	36.474

F.96**Durchschnittspreise Sicherungsinstrumente für wesentliche Risiken (nach IFRS 9)****31. Dezember 2018**

Währungsrisiko	
USD je €	1,18
CNY je €	8,37
GBP je €	0,88
Zinsrisiko	
Fair Value Hedges	
Durchschnittlicher Zinssatz – €	-0,82%
Durchschnittlicher Zinssatz – USD	0,46%
Cash Flow Hedges	
Durchschnittlicher Zinssatz – €	-0,59%
Durchschnittlicher Zinssatz – USD	-0,07%
Rohstoffpreisrisiko	
Platin (in € je Feinunze)	819
Aluminium (in € je Tonne)	1.606
Palladium (in € je Feinunze)	688

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 operativen 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 32](#) enthalten. Daimler beurteilt seine Finanzrisiken regelmäßig und berücksichtigt dabei auch Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie aktuelle Marktinformationen.

Die von den Planvermögen zur Abdeckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen gehaltenen 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 das Risiko 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). Des Weiteren besteht ein Ausfallrisiko aus unwiderruflichen Kreditzusagen, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Anspruch genommen sind, sowie aus Finanzgarantien. Die maximale Risikoposition entspricht in diesen Fällen den erwarteten künftigen Auszahlungen. Aus der Tabelle [F.97](#) sind die maximalen Risikopositionen ersichtlich.

Liquide Mittel

Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen. Bei der Anlage von liquiden Mitteln werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. Die liquiden Mittel werden vorwiegend bei Finanzinstituten mit hoher Bonität inner- und außerhalb Europas, in Schuldverschreibungen deutscher Bundesländer sowie in Geldmarktfonds gehalten. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Die Limits und ihre Ausnutzungen werden laufend überprüft; diese Überprüfung erfolgt auch unter Berücksichtigung der Einschätzung der Kreditrisiken unserer Kontrahenten durch die Kapitalmärkte. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wird der vorwiegende Teil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten. Damit unterliegen die liquiden Mittel keinem wesentlichen Kreditrisiko und werden im Rahmen des Wertminderungsmodells (siehe [Anmerkung 1](#)) der Stufe 1 zugeordnet.

33. 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 börsennotierten Beteiligungen resultieren Aktienkursrisiken. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Geschäft (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) resultieren. Ferner bestehen Liquiditäts- und Länderrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts bzw. mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Sofern diese Finanzrisiken eintreten, wird die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Daimler hat interne Richtlinien, die die Prozesse des Risiko-controllings zum Gegenstand haben, den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung der Finanzaktivitäten, ihrer Abwicklung und Buchführung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen für die Finanzrisiken des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf ausgerichtet, dass die Risiken konzernweit identifiziert und analysiert werden. Ferner zielen sie auf eine geeignete Begrenzung und Kontrolle der Risiken ab sowie auf deren Überwachung mithilfe verlässlicher und moderner Verwaltungs- und Informationssysteme. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

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 den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen.

Das Segment Daimler Financial Services verfügt sowohl auf globaler als auch auf lokaler Ebene über Richtlinien, die den Rahmen für ein effektives Risikomanagement setzen. Gegenstand der Richtlinien sind insbesondere Mindestanforderungen für alle risikorelevanten Prozesse im Kreditgeschäft, die Definition der angebotenen Finanzierungsprodukte, die Einschätzung der Kreditwürdigkeit der Kunden, die Einforderung von Sicherheiten sowie das Vorgehen bei unbesicherten Krediten und bei notleidenden Ansprüchen. Die Begrenzung von Konzentrationsrisiken erfolgt primär über globale Limits, die sich auf Einzelkundenengagements beziehen. Zum 31. Dezember 2018 betragen die Kreditpositionen der 15 größten Kunden nicht mehr als 3,8% des Portfolios (2017: 4,0%).

Im Rahmen seiner Finanzdienstleistungsaktivitäten hält der Konzern für Einzelgeschäfte Kreditsicherheiten. Der Wert einer Kreditsicherheit hängt in der Regel vom Betrag des finanzierten Vermögenswertes ab. Üblicherweise dienen die finanzierten Fahrzeuge als Kreditsicherheit. Darüber hinaus limitiert Daimler Financial Services das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten, z. B. durch Anzahlungen von Kunden.

Im Hinblick auf die Beurteilung des Ausfallrisikos werden zur Bewertung von Privatkunden und Kleinunternehmen Scoring-systeme eingesetzt. Die Bewertung von Großkunden erfolgt durch interne Ratinginstrumente. Beide Bewertungsverfahren benutzen, falls verfügbar, Informationen externer Kreditagenturen. Die Ergebnisse des Scorings und Ratings, ebenso wie die Verfügbarkeit von Sicherheiten und von anderen risikomindernden Instrumenten, wie z. B. Anzahlungen, Garantien und in geringerem Umfang Restschuldversicherungen, sind wesentliche Bestandteile der Kreditsentscheidung.

F.97

Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten, unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien

siehe auch Anmerkung	Maximale Risiko- position 2018	Maximale Risiko- position 2017
in Millionen €		
Liquide Mittel	25.430	22.135
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14 96.740	86.054
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19 12.586	11.995
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16 1.033	2.379
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16 109	82
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	16 3.177	3.172
Unwiderrufliche Kreditzusagen	2.051	1.894
Finanzgarantien	672	667

Dem Wertminderungsmodell (siehe [Anmerkung 1](#)) folgend, werden bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen die erwarteten Kreditverluste über ein statistisches Modell berechnet, welches drei wesentliche Risikoparameter einbezieht: Ausfallwahrscheinlichkeit, Verlustquote bei Ausfall und Kredithöhe bei Ausfall.

Im Rahmen der Ermittlung des erwarteten Kreditverlustes werden grundsätzlich vorhandene Kreditsicherheiten entsprechend berücksichtigt. Das tatsächliche Kreditrisiko wird durch den Marktwert der Kreditsicherheit (z. B. finanzierte Fahrzeuge) begrenzt.

Sofern bei Verträgen eine Verschlechterung des Zahlungsverhaltens oder andere Ursachen eines erhöhten Kreditrisikos 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. Wesentliche Modifikationen von finanziellen Vermögenswerten erfolgten bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen lediglich in seltenen Fällen und unwesentlichen Umfängen.

Die Wertberichtigungsquote stieg gegenüber dem niedrigen Vorjahreswert leicht an.

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. Um Kreditrisiken zu identifizieren, prüft Daimler die Bonität von Kunden. Daimler steuert Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen system- und datenbankgestützt auf Basis von weltweit gültigen internen Richtlinien.

Im jeweiligen Inlandsgeschäft wird ein Großteil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch verschiedene, gegebenenfalls länderspezifische Sicherungsformen abgesichert. Die Sicherungen umfassen z. B. den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kundenanzahlungen.

Im Exportgeschäft beurteilt Daimler unter Berücksichtigung des spezifischen Länderrisikos die Bonität der Generalvertretungen über einen internen Ratingprozess. In diesem Zusammenhang werden Jahresabschlüsse und andere relevante Informationen, wie z. B. das Zahlungsverhalten der Generalvertretungen, herangezogen und ausgewertet.

Abhängig von der Bonität der Generalvertretungen etabliert Daimler Kreditlimits und begrenzt das Kreditrisiko durch folgende Sicherheiten:

- Kreditversicherungen,
- erstklassige Bankgarantien und
- Akkreditive.

Diese Vorgehensweisen sind in einer konzernweit gültigen Exportkreditrichtlinie definiert.

Im Rahmen des Wertminderungsmodells (siehe  [Anmerkung 1](#)) wird bei der Bildung einer Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach für diese Forderungen bereits bei der erstmaligen Erfassung erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit erfasst werden.

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 operativen 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 finanzielle Vermögenswerte

Bezogen auf die in den übrigen finanziellen Vermögenswerten enthaltenen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte der Jahre 2018 und 2017 ist Daimler in nur geringem Ausmaß einem Kreditrisiko ausgesetzt.

Unwiderrufliche Kreditzusagen

Insbesondere das Segment Daimler Financial Services ist zudem Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen gegenüber Endkunden und Händlern ausgesetzt. Zum 31. Dezember 2018 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen auf 2.051 (2017: 1.894) Mio. €. Diese Kreditzusagen weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr aus und unterliegen keinem wesentlichen Kreditrisiko.

Finanzgarantien

Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2018 auf 672 (2017: 667) Mio. € und beinhalten zum 31. Dezember 2018 bereits gebildete Verbindlichkeiten von 124 (2017: 141) Mio. €. 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.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt das Risiko, 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 verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, über die der Konzern kurzfristig verfügen kann.

Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt Daimler grundsätzlich ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert Daimler Geldmarktpapiere, Anleihen oder durch Forderungen besicherte Finanzmarktinstrumente in verschiedenen Währungen. Zusätzlich werden Kreditlinien bei Banken zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt. Mögliche Herabstufungen unseres Ratings könnten sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken. Im Juli 2018 hat Daimler mit einem Konsortium internationaler Banken Verhandlungen über eine neue syndizierte Kreditlinie mit einem von 9 Mrd. € auf 11 Mrd. € erhöhten Volumen erfolgreich abgeschlossen. Mit einer Laufzeit von fünf Jahren gewährt sie Daimler zusätzliche finanzielle Flexibilität bis zum Jahr 2023. Die Laufzeit kann bis ins Jahr 2025 verlängert werden. Daimler beabsichtigt nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

Auch die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank werden als weitere Refinanzierungsquelle genutzt.

Die liquiden Mittel dienen dazu, das Working Capital und die Investitionen zu finanzieren sowie den Finanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts und einen unerwarteten Liquiditätsbedarf abzudecken. Entsprechend interner Richtlinien wird das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft grundsätzlich so refinanziert, dass die Finanzierungen eine kongruente Fälligkeitsstruktur zu den vermieteten Gegenständen und Forderungen aus Finanzdienstleistungen aufweisen.

Zum 31. Dezember 2018 betrug die Liquidität 25,4 (2017: 22,1) Mrd. €. Im Jahr 2018 ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse im Zusammenhang mit dem operativen Geschäftsverlauf im Industriegeschäft. Ein Zahlungsmittelzufluss von 1,3 Mrd. € resultierte aus der von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. ausgeschütteten Dividende. Zahlungsmittelabflüsse resultierten insbesondere aus dem Portfoliowachstum der Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten bei Daimler Financial Services, der verstärkten Investitionsoffensive sowie aus den gezahlten Ertragsteuern. Zudem

wirkten die Mittelzu- und abflüsse im Zusammenhang mit dem Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den täglich die liquiden Mittel zusammengeführt werden. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Gesamtkonzerns sowie einzelner Konzerngesellschaften gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Die in Tabelle [F.98](#) dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien per 31. Dezember 2018 die zukünftige Liquiditäts situation des Konzerns beeinflussen können.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält auch [Anmerkung 24](#).

Länderrisiko

Das Länderrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der aus der Veränderung politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, z.B. aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot.

Daimler unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Konzerngesellschaften oder Kunden, Kapitalanlagen bei Konzerngesellschaften, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen.

F.98

Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹

	Gesamt	2019	2020	2021	2022	2023	≥ 2024
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	154.155	59.451	35.991	24.616	8.585	5.578	19.934
Derivative Finanzinstrumente ³	575	540	62	-47	-50	9	61
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	14.185	14.169	14	1	1	-	-
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzung und Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien	7.653	5.744	923	394	242	122	228
Unwiderrufliche Kreditzusagen des Segments Daimler Financial Services und der Daimler AG ⁵	2.051	2.051	-	-	-	-	-
Finanzgarantien ⁶	672	672	-	-	-	-	-
	179.291	82.627	36.990	24.964	8.778	5.709	20.223

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.

Daimler begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (z. B. für Exportfinanzierungen und für Hartwährungsportfolios von Finanzdienstleistungsgesellschaften) und mit Investitionsschutzversicherungen in Hochrisikoländern. Grundlage des risikoorientierten Länderexposure-Managements bei Daimler ist ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder in Risikoklassen eingeteilt werden, wobei sowohl externe Ratings als auch Kapitalmarkt-Quotierungen für Länderrisiken berücksichtigt werden.

Finanzmarktrisiken

Daimler ist aufgrund seiner weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Im Rahmen der operativen Geschäftstätigkeit entstehen darüber hinaus Rohstoffpreisrisiken, die der Konzern für bestimmte Metalle durch derivative Finanzinstrumente teilweise absichert. Ferner unterliegt der Konzern Aktienkursrisiken im Zusammenhang mit seinen börsennotierten Beteiligungen.

Das Management von Marktpreisrisiken hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Kurs- oder Preisschwankungen 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 Sicherungsentscheidungen getroffen werden. Diese beinhalten die Wahl der Sicherungsinstrumente, das zu sichernde Volumen sowie den abzusichernden Zeitraum. Ab 2019 wird bei Währungsrisiken das Exposure pro Segment ermittelt. Die Sicherungsstrategie wird auf Konzern-Ebene vorgegeben und bei den Segmenten einheitlich umgesetzt. Entscheidungsgremien sind regelmäßig tagende Komitees für Währungen und Rohstoffe sowie für das Asset-Liability-Management (Zinsen). Exposures bilden die Grundlage der Sicherungsstrategien und werden regelmäßig aktualisiert.

Als Teil des Risikomanagementsystems setzt Daimler Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig das Risiko aus Änderungen von Marktrisikofaktoren wie Wechselkursen, Zinssätzen und bestimmten Rohstoffpreisen gemessen, indem bei Vorgabe eines Konfidenzniveaus und einer Halteperiode ein potenzieller Verlust berechnet wird.

Der Ermittlung des Value-at-Risk liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- potenzielle Verluste beziehen sich auf Marktwertänderungen und
- das Konfidenzniveau beträgt 99 % bei einer Halteperiode von fünf Tagen.

Daimler ermittelt den Value-at-Risk aus Wechselkurs- und aus Zinsänderungsrisiken über den Varianz-Kovarianz-Ansatz. Der Value-at-Risk-Bestimmung bei Rohstoffsicherungskontrakten liegt methodisch eine Monte-Carlo-Simulation zugrunde.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder laufzeitspezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, die dem RiskMetrics™-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowertes am

Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value-at-Risk an.

Bei der Monte-Carlo-Simulation werden mithilfe von Zufallszahlen mögliche Änderungen der Marktrisikofaktoren passend zu den aktuellen Marktvolatilitäten generiert. Die Veränderungen der Marktrisikofaktoren erlauben eine mögliche Wertänderung des Portfolios, über die Halteperiode hinweg, zu berechnen. Eine vielfache Wiederholung des Simulationslaufes führt zu einem Verteilungsbild für die Portfoliowertänderungen. An diesem ist wiederum derjenige Portfoliowertverlust als Value-at-Risk abzulesen, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird.

In Anlehnung an die für internationale Banken geltenden Standards zum Risikomanagement betreibt Daimler ein von der operativen Treasury unabhängiges Finanzcontrolling mit getrennten Berichtslinien.

Wechselkursrisiko

Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken. Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows und die Ergebnisse Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem US-Dollar, dem Chinesischen Renminbi, dem Britischen Pfund sowie anderen Währungen wie z. B. Währungen von Wachstumsmärkten, und dem Euro. Im operativen Fahrzeuggeschäft entsteht das Wechselkursrisiko primär dann, wenn die Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die zugehörigen Kosten anfallen (Transaktionsrisiko). Beim Tausch der Umsatzerlöse in die Währung, in der die Kosten anfallen, kann der Fall eintreten, dass nach einer zwischenzeitlichen Währungsabwertung die getauschten Beträge die Kosten nicht mehr decken. Dieses Risiko betrifft vor allem das Segment Mercedes-Benz Cars, bei dem ein größerer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Das Segment Daimler Trucks ist ebenfalls einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, jedoch aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes nur in einem geringeren Ausmaß. Auch die Segmente Mercedes-Benz Vans und Daimler Buses sind einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, das jedoch verglichen mit Mercedes-Benz Cars ebenfalls von geringem Ausmaß ist. Darüber hinaus ist der Konzern einem indirekten Transaktionsrisiko über seine at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgesetzt.

Das gesamte Währungsexposure des Konzerns wird durch natürliche Hedges reduziert, die darin bestehen, dass sich die Fremdwährungsexposures aus dem operativen Geschäft einzelner Segmente über den Konzern hinweg partiell ausgleichen. In Höhe der ausgeglichenen Position sind damit keine Absicherungsmaßnahmen nötig. Um eine weitere, natürliche Absicherung gegen das verbleibende Transaktionsrisiko zu erzielen, ist Daimler grundsätzlich bestrebt, die Auszahlungen vorzugsweise in den Währungen zu erhöhen, in denen Nettoeinzahlungsüberschüsse bestehen.

Um die Auswirkung von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft (zukünftige Transaktionen) zu reduzieren, bewertet Daimler fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Anteil dieses Risikos durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente ab. Die Wechselkursrisiken sowie deren Absicherung mithilfe von Derivaten werden durch das Foreign Exchange Committee (FXCo) gesteuert. Dem FXCo gehören Vertreter der relevanten Segmente und Zentralfunktionen an.

Die Treasury aggregiert Wechselkurspositionen der Konzerngesellschaften und operativen Bereiche und setzt die FXCo-Entscheidungen zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Im Falle von Übersicherungen durch Exposureveränderungen werden diese in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst.

Das Risk Controlling informiert den Vorstand regelmäßig über die von der Treasury auf Basis der FXCo-Entscheidungen eingeleiteten Maßnahmen.

Daimler verwendet ein Referenzmodell, mit dem angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festgelegt werden. Der Absicherungshorizont ist hierbei in natürlicher Weise durch die Planungsunsicherheit weit in der Zukunft liegender Cash Flows sowie gegebenenfalls aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit geeigneter Währungskontrakte begrenzt. Die Anwendung des Modells soll Risiken für den Konzern aus ungünstigen Wechselkursänderungen eingrenzen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf Basis des Modells und je nach Markteinschätzung bestimmt das FXCo den Absicherungszeitraum – in der Regel zwischen einem und fünf Jahren – sowie die durchschnittlichen Absicherungsquoten. Entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken werden die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Cash Flows in der Zukunft liegen. So wies das Währungsmanagement im Automobilgeschäft am Jahresende 2018 für das Kalenderjahr 2019 eine offene Position von 29 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar, eine offene Position von 30 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Chinesischen Renminbi sowie eine offene Position von 33 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Britischen Pfund aus.

Die abgesicherte Währungsposition im operativen Fahrzeuggeschäft wird durch die Höhe des Bestands der derivativen Währungskontrakte mit beeinflusst; dieser setzt sich im Wesentlichen aus Fremdwährungstermingeschäften und Fremdwährungsoptionen zusammen. Die Richtlinien 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.99](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk der Wechselkursrisiken für die Jahre 2018 und 2017 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.94](#) zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9 und Tabelle [F.95](#) zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 für die Nominalvolumina der derivativen Währungssicherungsinstrumente am Bilanzstichtag zur Absicherung zukünftiger Transaktionen.

Hedge Accounting. Bei der Designation der verwendeten derivativen Währungssicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 verwendet. Darüber hinaus stimmen Volumen und Währung von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Fälligkeiten überein. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen

dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Währung, Volumen und Fälligkeiten sicher. Im Falle von Optionsgeschäften zur Währungssicherung wird die Optionsprämie nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und bei Fälligkeit des Grundgeschäfts in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Wechselkursrisikos entsprechen.
- Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

Im Zuge der Fokussierung auf die Geschäftsfelder werden beginnend mit dem Jahr 2019 die Währungsrisiken aus erwarteten zukünftigen Zahlungen des operativen Geschäfts, im Wesentlichen aus Fahrzeugverkäufen, bereits bei der Bildung der Sicherungsbeziehung für bestehende und zukünftige Geschäfte nach Mercedes-Benz Cars/Mercedes-Benz Vans sowie Daimler Trucks/Daimler Buses differenziert abgesichert. Bis Ende 2018 wurden die für eine Währung und Fälligkeit gebildeten Sicherungsbeziehungen ohne weitere Differenzierung der erwarteten Zahlungsströme nach Geschäftsfeldern gesichert. Dementsprechend wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2019 bei einer ansonsten unveränderten, konzernweit gesteuerten Risikomanagementstrategie von Währungsrisiken die nach IFRS geforderte Dokumentation unter Berücksichtigung dieser weiteren Differenzierung der erwarteten Zahlungsströme (d.h. der Risikomanagementziele) für einen Großteil der diesbezüglich bereits gebildeten Sicherungsbeziehungen überarbeitet. Gemäß den dargestellten Bilanzierungsmethoden im Konzernabschluss erfolgte aufgrund der Änderung dieser Zielsetzung der Sicherungen für bestehende Sicherungsbeziehungen formal eine prospektive Auflösung bei gleichzeitiger Neu-Designation auf Grundlage der geänderten Differenzierung. Die zum 31. Dezember 2018 diesbezüglich erfassten kumulierten Sicherungsgewinne/-verluste verbleiben in den übrigen Rücklagen für derivative Finanzinstrumente, da die abgesicherten künftigen Zahlungsströme weiterhin erwartet werden. Daimler erwartet aus der Umstellung keine wesentlichen Effekte auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns.

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen im Jahr 2018 wurde im Wesentlichen durch den Rückgang von Wechselkursvolatilitäten und Sicherungsvolumen bestimmt.

Aus den Liquiditätsanlagen oder -aufnahmen des Konzerns entstehen grundsätzlich keine Währungsrisiken. Sollten Transaktionsrisiken im Zusammenhang mit den Liquiditätsanlagen oder den Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns an Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden diese in der Regel – gemäß einer internen Richtlinie – zum Zeitpunkt des Investments bzw. der Refinanzierung durch geeignete derivative Finanzinstrumente (z. B. 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 grund-

F.99**Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko, das Zinsänderungsrisiko und das Rohstoffpreisrisiko**

	Jahresende	Hoch	Tief	2018			Durch- schnitt
				Durch- schnitt	Jahresende	Hoch	
in Millionen €							
Wechselkursrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	568	695	568	633	779	877	779
Zinsänderungsrisiko	26	45	26	36	43	48	43
Rohstoffpreisrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	14	23	14	18	14	25	14
							17

sätzlich vollständig ausgleichen, wurden diese Finanzinstrumente nicht in die dargestellte Value-at-Risk-Berechnung einbezogen.

Effekte aus der Währungsumrechnung (Translationsrisiko). Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses werden die Erträge und Aufwendungen sowie die Vermögenswerte und Schulden von Tochterunternehmen, die außerhalb der Euro-Zone ansässig sind, in Euro umgerechnet. Dadurch können Änderungen der Wechselkurse von einer Berichtsperiode zur anderen signifikante Umrechnungseffekte verursachen, z. B. in Bezug auf die Umsatzerlöse, das Segmentergebnis (EBIT) und die Vermögenswerte und Schulden des Konzerns. Im Unterschied zum Transaktionsrisiko wirkt sich das Translationsrisiko jedoch nicht zwangsläufig auf zukünftige Cash Flows aus. Das Eigenkapital des Konzerns spiegelt die wechselkursbedingten Buchwertänderungen wider. Daimler sichert sich gegen das Translationsrisiko in der Regel nicht ab.

Zinsänderungsrisiko

Daimler nutzt ein breites Spektrum von zinssensitiven Finanzinstrumenten, um die Liquiditätsanforderungen des täglichen Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinssensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten, die von Daimler Financial Services betrieben werden. Die von den Daimler Financial Services Gesellschaften mit Kunden abgeschlossenen Verträge begründen vorwiegend festverzinsliche Forderungen. Gemäß den Konzernrichtlinien werden die zinstragenden Vermögenswerte grundsätzlich kongruent hinsichtlich Zins- und Liquiditätsbindung refinanziert, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist. In ausgewählten, entwickelten Märkten verzichtet Daimler im Rahmen der Refinanzierung in eng begrenztem Umfang auf eine Fristenkongruenz in der Zinsbindung, um Marktchancen zu nutzen. Hierdurch entsteht für den Konzern ein Zinsänderungsrisiko.

Im Hinblick auf die Leasing- und Finanzierungsaktivitäten wird das Zinsänderungsrisiko durch ein Asset/Liability Committee aus Vertretern des Segments Daimler Financial Services und der Treasury über Zielvorgaben für die Zinsriskoposition gesteuert. Die Treasury ist gemeinsam mit den lokalen Daimler Financial Services Gesellschaften für die Umsetzung der festgelegten Zielvorgaben verantwortlich. Getrennt davon überprüft das Treasury Controlling 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 Zinsriskoposition basiert entsprechend auf

einer fristengerechten Gegenüberstellung der Aktiva und Passiva unter Einbeziehung der relevanten Zinsderivate.

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung der automobilen Geschäftsfelder eingesetzt. Daimler koordiniert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für die automobilen Geschäftsfelder und das Finanzdienstleistungs-geschäft auf Konzernebene.

Tabelle [F.99](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko für die Jahre 2018 und 2017 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.

Hedge Accounting. Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 verwendet. Darüber hinaus stimmen die Volumina, Zinskurven und Währungen von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Laufzeiten von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument überein. Im Falle von kombinierten derivativen Instrumenten zur Zins-Währungssicherung wird der Basisaufschlag aus der Währungssicherung nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und linear über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Zinsen, Laufzeiten und Nennbeträgen sicher. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung unter Anwendung der Methode der hypothetischen Derivate beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Zinsrisikos entsprechen.
- Änderungen einzelner Parameter der gesicherten Grundgeschäfte.

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 2018 für das Kalenderjahr 2019 eine offene Position von 39 % der zugrunde liegenden geplanten Rohstoffkäufe aus. Am Jahresende 2017 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2018 bei 38 %.

Tabelle [F.99](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Rohstoffpreisrisiken für die Jahre 2018 und 2017 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrundeliegenden Grundgeschäfte sind in der Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten. Siehe auch Tabelle [F.94](#) zum 31. Dezember 2018 nach IFRS 9 und Tabelle [F.95](#) zum 31. Dezember 2017 nach IAS 39 für die Nominalvolumina von derivativen Rohstoffpreissicherungen am Bilanzstichtag.

Der Value-at-Risk der Rohstoffsicherungen bewegte sich im Jahr 2018 aufgrund gegenläufiger Entwicklungen von Volatilitäten und Sicherungsvolumen auf Vorjahresniveau.

Hedge Accounting. Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 verwendet. Darüber hinaus stimmen die Volumina und bewertungsrelevante Parameter von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Laufzeiten überein. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Volumen, bewertungsrelevanten Parametern und Fälligkeit sicher. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Commodity-Preis-Risikos entsprechen.
- Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

Aktienkursrisiko

Daimler besitzt überwiegend Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden und zum Teil at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden, wie z. B. BAIC Motor. Diese Anlagen werden nicht in einer Marktrisikoanalyse des Konzerns berücksichtigt.

34. Segmentberichterstattung

Berichtspflichtige Segmente

Die berichtspflichtigen Segmente des Konzerns umfassen Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Financial Services. Die Segmente werden entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile weitgehend eigenständig organisiert und geführt.

Die Fahrzeugsegmente entwickeln und produzieren Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Transporter und Busse. Das Segment Mercedes-Benz Cars umfasst Premiumfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz einschließlich der Marken Mercedes-AMG und Mercedes-Maybach und Kleinwagen der Marke smart sowie die Marke Mercedes me. Elektrifizierte Produkte werden unter der Marke EQ angeboten. Die Lastkraftwagen des Segments Daimler Trucks werden unter den Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star, FUSO und BharatBenz vertrieben. Daneben zählen auch Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO zu den Produktangeboten von Daimler Trucks. Bei Mercedes-Benz Vans erfolgt der Vertrieb der Transporter überwiegend unter der Marke Mercedes-Benz und unter der Marke Freightliner. Daimler Buses vertreibt Komplettbusse der Marken Mercedes-Benz und Setra. Zudem fertigt und vertreibt Daimler Buses Fahrgestelle. Die Fahrzeugsegmente bieten darüber hinaus entsprechende Ersatzteile und Zubehör an.

Das Segment Daimler Financial Services unterstützt weltweit den Absatz der Fahrzeugsegmente. Das Angebot beinhaltet vor allem Finanzierungs- und Leasingprodukte für Endkunden und Händler sowie die Vermittlung von Kfz-nahen Versicherungen und Bankdienstleistungen. Zusätzlich gehört zum Leistungsspektrum das Management gewerblicher Fuhrparks in Europa, das vor allem über die Marke Athlon erfolgt. Darüber hinaus ist Daimler Financial Services im Bereich innovativer Mobilitätsdienstleistungen tätig.

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.

Die in der internen Steuerung und Berichterstattung verwendete Segmentergebnisgröße stellt das »EBIT« dar. Das EBIT setzt sich aus dem Bruttoergebnis vom Umsatz, den Vertriebs-, den allgemeinen Verwaltungs-, den Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen, dem Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen und dem übrigen Finanzergebnis zusammen. Die Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten sind zwar in den Umsatzkosten enthalten, fließen jedoch nicht in das EBIT ein.

Erlöse zwischen den Segmenten werden weitgehend zu marktgerechten Preisen berechnet.

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte. Die Vermögenswerte der Fahrzeugsegmente schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte im Zusammenhang mit Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus. Die Segmentschulden beinhalten grundsätzlich alle Schulden. Die Schulden der Fahrzeugsegmente beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die Steuerung von Daimler Financial Services erfolgt entsprechend der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft auf Basis des Eigenkapitals.

Die mit den Operating-Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwertrisiken des Konzerns werden grundsätzlich von den Fahrzeugsegmenten getragen, die die Leasingfahrzeuge hergestellt haben. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen den Fahrzeugsegmenten und Daimler Financial Services; die Bedingungen variieren je nach Segment und Region.

Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und vermietete Gegenstände.

Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachinvestitionen stellen die zahlungswirksamen Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen dar, soweit sie nicht aktivierte Fremdkapitalkosten, Geschäftswerte oder Finance Leases betreffen.

Abschreibungen können neben den planmäßigen Abschreibungen auch Wertminderungen enthalten, soweit sie nicht Wertminderungen auf Geschäftswerte nach IAS 36 betreffen.

Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten sind in den Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Abschreibungen auf Sachanlagen nicht enthalten, da sie nicht Bestandteil des EBIT sind.

Überleitung

In der Überleitung werden zentral verantwortete Sachverhalte der Konzernzentrale ausgewiesen. Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitung eliminiert.

Die Auswirkungen bestimmter Rechts- und Compliance-Themen sind nicht Bestandteil der operativen Ergebnisse und Schulden der Segmente, wenn diese aufgrund ihres Betrags und ihrer Unregelmäßigkeit zu einer Verzerrung des Geschäftsergebnisses führen würden und dieses damit nicht mehr aussagekräftig für die Entwicklung der Segmente wäre.

F.100

Segmentinformationen

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services	Summe Segmente	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €								
2018								
Außenumsatzerlöse	89.467	36.456	12.842	4.421	24.176	167.362	–	167.362
Konzerninterne Umsatzerlöse	3.636	1.817	784	108	2.093	8.438	-8.438	–
Umsatzerlöse gesamt	93.103	38.273	13.626	4.529	26.269	175.800	-8.438	167.362
Segmentergebnis (EBIT)	7.216	2.753	312	265	1.384	11.930	-798	11.132
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.108	43	44	1	-452	744	-88	656
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-7	-9	-11	-2	-3	-32	1	-31
Segmentvermögenswerte	76.352	23.558	9.868	3.780	165.316	278.874	2.745	281.619
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	2.928	512	241	8	209	3.898	962	4.860
Segmentschulden	48.047	15.069	6.330	2.502	152.506	224.454	-8.888	215.566
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	16.494	2.460	1.633	431	14.431	35.449	51	35.500
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	2.553	86	368	56	103	3.166	1	3.167
davon Sachinvestitionen	5.684	1.105	468	144	64	7.465	69	7.534
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	6.105	1.622	599	235	6.236	14.797	90	14.887
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	1.437	267	185	20	104	2.013	1	2.014
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	3.138	798	255	75	24	4.290	1	4.291

In der Überleitung sind auch zentral verantwortete Projekte, zentral zugeordnete Ergebnisse aus derivativen Finanzgeschäften sowie nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen enthalten.

Informationen über geographische Regionen

Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswertes angegeben.

Tabelle [F.100](#) zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2018 und 2017.

Mercedes-Benz Cars

Im Segment Mercedes-Benz Cars wirkten sich im Jahr 2018 Erträge aus der Bewertung der Anteile an der Aston Martin Lagonda Global Holdings plc (Aston Martin) zum beizulegenden Zeitwert von 111 Mio. € positiv aus. Gegenläufig beeinflussten Aufwendungen im Zusammenhang mit den laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen für Dieselfahrzeuge das Ergebnis negativ. Des Weiteren belasteten außerplanmäßige Abschreibungen von 133 Mio. € das Ergebnis. Im Jahr 2017 hatten Erträge im Rahmen der Beteiligung eines neuen Investors am digitalen Kartendienst HERE von 183 Mio. € das

Ergebnis positiv beeinflusst. Aufwendungen für freiwillige Servicemaßnahmen im Zusammenhang mit dem Zukunftsplan für Diesel-Antriebe und Aufwendungen im Zusammenhang mit einer Rückrufaktion von insgesamt 425 Mio. € belasteten das Ergebnis. Aus Optimierungsprogrammen resultierte im Vorjahr ein Zahlungsmittelzufluss von 203 Mio. €.

Daimler Trucks

Im Segment Daimler Trucks wirkten sich im Berichtsjahr im Saldo keine wesentlichen zahlungsunwirksamen Sachverhalte auf das Ergebnis aus. Im Jahr 2017 waren Erträge aus dem Verkauf von Immobilien durch die Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation in Japan von 267 Mio. € enthalten. Gegenläufig wirkten sich Aufwendungen im Rahmen der Fixkostenoptimierung von 172 Mio. € negativ aus. Die Optimierungsprogramme führten zu einem Zahlungsmittelabfluss von 120 (2017: 17) Mio. €.

Mercedes-Benz Vans

Bei Mercedes-Benz Vans wirkten sich im Berichtsjahr Aufwendungen im Zusammenhang mit den laufenden behördlichen Verfahren und Maßnahmen für Dieselfahrzeuge sowie Neubewertungen von Vermögensgegenständen im Zusammenhang mit Produktionskapazitäten negativ auf das Ergebnis aus.

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Daimler Financial Services ²	Summe Segmente	Überleitung ²	Daimler-Konzern
in Millionen €								
2017 (angepasst)¹								
Außenumsatzerlöse	90.641	34.196	12.595	4.412	22.310	164.154	-	164.154
Konzerninterne Umsatzerlöse	3.710	1.559	566	112	2.220	8.167	-8.167	-
Umsatzerlöse gesamt	94.351	35.755	13.161	4.524	24.530	172.321	-8.167	164.154
Segmentergebnis (EBIT)	8.843	2.383	1.147	281	1.970	14.624	-276	14.348
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.198	-3	43	3	1	1.242	256	1.498
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-33	-17	-5	-2	-4	-61	-	-61
Segmentvermögenswerte	69.978	21.758	8.744	3.563	149.989	254.032	1.313	255.345
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	2.930	491	180	9	148	3.758	1.060	4.818
Segmentschulden	44.761	13.897	5.804	2.460	137.610	204.532	-14.346	190.186
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	15.815	2.308	2.000	299	14.896	35.318	23	35.341
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	2.668	97	525	33	90	3.413	1	3.414
davon Sachinvestitionen	4.843	1.028	710	94	43	6.718	26	6.744
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	5.326	1.540	447	247	5.979	13.539	86	13.625
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	1.230	291	84	18	131	1.754	1	1.755
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	2.832	791	198	75	24	3.920	1	3.921

1 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs entnommen werden.

2 Neben der Anpassung des Vorjahrs infolge von IFRS 15 wurden im Jahr 2017 im Segment Daimler Financial Services die konzerninternen Umsatzerlöse und Umsatzkosten in gleicher Höhe angepasst. Diese Anpassungen wurden in der Überleitung in vollem Umfang eliminiert.

F.101**Überleitung auf die Konzernwerte**

	2018	2017 (angepasst) ¹
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	11.930	14.624
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ²	-88	256
Sonstige zentrale Posten	-669	-488
Eliminierungen	-41	-44
Konzern-EBIT	11.132	14.348
Abschreibung auf aktivierte Fremdkapitalkosten ³	-15	-13
Zinserträge	271	214
Zinsaufwendungen	-793	-582
Ergebnis vor Ertragsteuern	10.595	13.967
Summe Segmentvermögenswerte	278.874	254.032
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ⁴	962	1.060
Vermögenswerte aus Ertragsteuern ⁵	4.227	2.657
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ⁵	21.563	20.133
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-24.007	-22.537
Konzern-Vermögenswerte	281.619	255.345
Summe Segmentschulden	224.454	204.532
Schulden aus Ertragsteuern ⁵	2.556	891
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ⁵	12.041	6.556
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-23.485	-21.793
Konzern-Schulden	215.566	190.186

- 1 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs entnommen werden.
- 2 Beinhaltet im Wesentlichen im Jahr 2018 die Wertminderung des At-equity-Buchwerts an BAIC Motor von 150 Mio. €. Im Jahr 2017 ist die Wertaufholung des At-equity-Buchwerts an BAIC Motor von 240 Mio. € enthalten.
- 3 Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten fließen nicht in die interne Steuerungsgröße »EBIT« ein, sind aber Bestandteil der Umsatzkosten.
- 4 Beinhaltet im Wesentlichen die Beteiligungsbuchwerte an BAIC Motor und LSHAI.
- 5 Soweit diese nicht auf Daimler Financial Services entfallen.

Daimler Buses

Im Segment Daimler Buses wirkten sich im Berichtsjahr keine wesentlichen zahlungsunwirksamen Sachverhalte auf das Ergebnis aus.

Daimler Financial Services

Im Jahr 2018 belastete die Einigung über die Beendigung der Toll Collect-Schiedsverfahren das Ergebnis im Segment Daimler Financial Services mit 418 Mio. €. 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.101](#).

In den *Sonstigen zentralen Posten* sind unter anderem höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« enthalten.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

Die Außenumsätze und langfristigen Vermögenswerte nach Regionen sind in Tabelle [F.102](#) dargestellt.

F.102**Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen**

	2018	Umsatzerlöse	Langfristige Vermögenswerte	
		2017 (angepasst) ¹	2018	2017 (angepasst) ¹
in Millionen €				
Europa	68.496	68.309	63.559	58.943
davon Deutschland	24.802	24.311	45.281	42.547
NAFTA Region	47.952	46.528	27.095	25.510
davon USA	41.152	40.076	24.239	22.623
Asien	40.627	39.090	2.807	2.509
davon China	19.790	18.774	219	166
Übrige Märkte	10.287	10.227	1.764	1.828
	167.362	164.154	95.225	88.790

1 Informationen zu den Anpassungen der Vorjahresangaben können Anmerkung 1 des Konzernanhangs entnommen werden.

35. Kapitalmanagement

Die Grundlage für das Kapitalmanagement im Daimler-Konzern stellen die »Net Assets« und der »Value Added« dar. Die Ermittlung der Net Assets des Konzerns erfolgt über die Vermögenswerte und die Schulden der Segmente nach IFRS. Die Fahrzeugsegmente sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung des Segments Daimler Financial Services erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals. Die Kapitalbindung des Konzerns beinhaltet zusätzlich die Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige zentrale Posten und Eliminierungen.

Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet.

Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals und sind in Tabelle **F.103** dargestellt.

Die auf die durchschnittlichen Net Assets des Konzerns anfallenden Kapitalkosten fließen in den Value Added ein. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft und damit Wert schafft. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets, und damit der Kapitalkostensatz, wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für ihr investiertes Kapital erwarten. Bei der Ermittlung der Kapitalkosten des Konzerns werden die Kapitalkostensätze des Eigenkapitals sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten und Pensionsverpflichtungen berücksichtigt, soweit sie nicht auf Daimler Financial Services entfallen; darüber hinaus werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds, soweit sie nicht auf Daimler Financial Services entfallen, mit umgekehrten Vorzeichen einbezogen. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz, der für die interne Kapitalsteuerung verwendet wird, bei 8 % nach Steuern.

Das Ziel des Kapitalmanagements ist die Steigerung des Value Added unter anderem durch die Optimierung der Kapitalkosten. Dies wird zum einen durch die in der operativen Verantwortung der Segmente liegende Optimierung der Net Assets, unter

F.103**Durchschnittliche Net Assets**

	2018	2017
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars	26.289	23.705
Daimler Trucks	8.240	8.417
Mercedes-Benz Vans	3.355	2.358
Daimler Buses	1.233	1.105
Daimler Financial Services ¹	12.466	11.165
Net Assets der Segmente	51.583	46.750
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ²	1.066	941
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	1.707	2.190
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen ³	-547	-1.435
Net Assets Daimler-Konzern	53.809	48.446

1 Eigenkapital.

2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

3 Soweit nicht Daimler Financial Services zugeordnet.

anderem des Working Capital, gewährleistet. Darüber hinaus wird die Kapitalstruktur, und damit einhergehend der Kapitalkostensatz, unter Berücksichtigung gesetzlicher Regelungen kosten- und risikooptimal ausgestaltet. Beispiele hierfür sind unter anderem ein ausgewogenes Verhältnis von Eigen- und Fremdkapital sowie ein angemessener, an den operativen Erfordernissen orientierter Bestand an Liquidität.

36. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (unverwässert) und das Ergebnis je Aktie (verwässert) berechnen sich auf Basis des Ergebnisannteils der Aktionäre der Daimler AG. Nach Auslaufen des Stock-Option-Planes im Jahr 2014 gibt es keine Verwässerungseffekte mehr. Der Ergebnisannteil der Aktionäre der Daimler AG (unverwässert und verwässert) beläuft sich auf 7.249 (2017: 10.278) Mio. €. Der gewogene Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien (unverwässert und verwässert) beträgt 1.069,8 (2017: 1.069,8) Mio.

37. 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 nahe Familienangehörige. Im Daimler-Konzern sind dies die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats.

Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens aus dem gewöhnlichen Geschäftsverkehr zwischen dem Konzern und nahe stehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle [F.104](#) dargestellt.

Assoziierte Unternehmen

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns sowie Forderungen des Konzerns auf die Mercedes-Benz Cars zugeordneten Gesellschaften LSH Auto International Limited (LSHAI) und Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC). An LSHAI hatte Daimler im Jahr 2017 einen Anteil von 15 % erworben.

Die in Tabelle [F.104](#) ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die LSHAI sowie die Mercedes-Benz Cars zugeordnete MBtech Group GmbH & Co. KGaA (MBtech). Die MBtech erbringt Ingenieur- und Dienstleistungen zur Forschung und Entwicklung, Produktion von Bauteilen, Modulen, Komponenten, Systemen sowie die Beratung und die Planung entlang des Produktentstehungsprozesses im Automobilbereich. Im September 2018 hat Daimler den verbliebenen Gesellschaftsanteil an der MBtech von 35 % an das Technologieunternehmen AKKA Technologies SA veräußert.

Gemeinschaftsunternehmen

Bei den Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen entfallen wesentliche Umfänge der erbrachten Lieferungen und Leistungen auf die Mercedes-Benz Vans zugeordnete Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC) sowie auf das Daimler Trucks zugeordnete und zusammen mit dem assoziierten Unternehmen Kamaz PAO gegründete Gemeinschaftsunternehmen DAIMLER KAMAZ RUS OOO.

Die Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co. Ltd. (DENZA) ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Daimler garantiert für zwei Darlehen von externen Banken von insgesamt 1.115 Mio. RMB (rund 142 Mio. €) an die Gesellschaft. Zum 31. Dezember 2018 sind Darlehen mit 615 Mio. RMB (rund 78 Mio. €) in Anspruch genommen. Darüber hinaus hat Daimler DENZA ein Gesellschafterdarlehen von 250 Mio. RMB (rund 32 Mio. €) gewährt, das in voller Höhe in Anspruch genommen ist. Im zweiten Halbjahr 2018 hat Daimler entsprechend seiner Beteiligungsquote ein Kapital von 400 Mio. RMB (rund 50 Mio. €) eingebbracht. Im Jahr 2017 erfolgte bereits eine Kapitalerhöhung von 500 Mio. RMB (rund 63 Mio. €).

Erläuterungen zur Geschäftstätigkeit der wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie der wesentlichen Transaktionen in den Jahren 2018 und 2017 finden sich in [Anmerkung 13](#)

Zuwendungen zu Planvermögen

In den Jahren 2018 und 2017 erfolgten durch den Konzern Dotierungen an die ausgelagerten Fonds zur Deckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen von 696 Mio. € und 3.692 Mio. €. Für weitere Informationen siehe auch [Anmerkung 22](#).

Organmitglieder

Der Konzern unterhält im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit weltweit mit einer Vielzahl von Unternehmen, die auch Kunden und/oder Lieferanten des Konzerns sind, Geschäftsbeziehungen. Unter diesen Kunden und/oder Lieferanten befinden sich auch Unternehmen, die eine Verbindung zu Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats sowie zu nahen Familienangehörigen dieser Organmitglieder der Daimler AG oder deren Tochterunternehmen haben.

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie nahe Familienangehörige dieser Organmitglieder können zugleich Kunden der Daimler AG und ihrer Tochterunternehmen sein und Produkte und Dienstleistungen erwerben. Sofern solche Geschäftsbeziehungen bestehen, werden sie zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Angaben zur Vergütung von Organmitgliedern sind in [Anmerkung 38](#) enthalten.

F.104

Geschäftsbeziehungen mit nahe stehenden Personen und Unternehmen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen 31. Dezember ²		Verbindlichkeiten 31. Dezember ³	
	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	13.475	9.507	855	703	2.679	2.827	131	253
davon LSHAI ¹	8.011	5.177	647	298	981	1.075	30	127
davon BBAC	4.850	3.933	64	80	1.571	1.673	85	65
Gemeinschaftsunternehmen	997	946	100	75	208	183	444	115

1 Da die Beteiligung an LSHAI im Mai 2017 erworben wurde, werden die Geschäftsbeziehungen mit LSHAI ab Juni 2017 berichtet.

2 Nach Wertminderungen von insgesamt 53 (i.V. 52) Mio. €.

3 Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Unternehmen.

38. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der im Geschäftsjahr erfolgswirksam erfasste Aufwand für die Vergütung der zum 31. Dezember 2018 aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats kann Tabelle [↗ F.105](#) entnommen werden.

Die in Tabelle [↗ F.105](#) dargestellten Aufwendungen für Vorstandsbezüge im Zusammenhang mit der variablen Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung resultierten aus der fortlaufenden Bewertung aller zum Bilanzstichtag ausgegebenen und noch nicht fällig gewordenen Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP), also der Pläne 2015 bis 2018, mit dem jeweils beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag. Den aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden im Jahr 2018 insgesamt 45.775 (2017: 151.157) Stück virtuelle Aktien im Rahmen des PPSP gewährt; der beizulegende Zeitwert dieser virtuellen Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 10,2 (2017: 10,2) Mio. €. Zusätzliche Informationen zur aktienorientierten Vergütung der Vorstandsmitglieder können [⌚ Anmerkung 21](#) entnommen werden.

Nach Maßgabe des § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB wurden dem Vorstand somit Gesamtbezüge, ohne Dienstzeitaufwendungen aus Versorgungsansprüchen, von 24,7 (2017: 35,0) Mio. € gewährt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für ihre Gremientätigkeit ausschließlich kurzfristig fällige fixe Leistungen, deren Höhe von den im Aufsichtsrat wahrgenommenen Funktionen abhängt. Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Geschäftsjahr 2018 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeit, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen gewährt.

Im Jahr 2018 wurden Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder bzw. Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

Die im Jahr 2018 gewährten Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 16,2 (2017: 19,0) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie ihrer Hinterbliebenen betrugen am 31. Dezember 2018 insgesamt 270,2 (2017: 270,5) Mio. €.

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des zusammengefassten Lageberichts ist, dargestellt. [⌚ Lagebericht S. 120ff.](#)

F.105

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

	2018	2017 ¹
in Millionen €		
Bezüge des Vorstands		
Fixe Vergütungskomponente (Grundvergütung)	9,5	9,5
Kurzfristig variable Vergütungskomponente (50 % des Jahresbonus)	2,5	7,7
Mittelfristig variable Vergütungskomponente (50 % des Jahresbonus, »Deferral«)	1,9	7,0
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP)	1,6	12,4
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeit- aufwand aus Versorgungsansprüchen)	2,4	2,0
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	–	–
	17,9	38,6
Bezüge des Aufsichtsrats		
	4,2	4,2
	22,1	42,8

¹ Einschließlich der gewährten Vorstandsvergütung für Dr. Wolfgang Bernhard bis zum 10. Februar 2017.

F.106**Honorare des Abschlussprüfers**

	2018	2017
in Millionen €		
Abschlussprüfungsleistungen	46	44
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	23	21
Andere Bestätigungsleistungen	10	9
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	8	7
Steuerberatungsleistungen	2	1
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1	1
Sonstige Leistungen	8	6
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	6	5
	66	60

39. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Daimler AG haben in der Hauptversammlung am 5. April 2018 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer gewählt. Tabelle **↗ F.106** zeigt die Honorare der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie der Gesellschaften des weltweiten KPMG-Verbunds für die an die Daimler AG, an die konsolidierten Tochterunternehmen und an die anteilmäßig konsolidierten gemeinschaftlichen Tätigkeiten im jeweiligen Geschäftsjahr erbrachten Leistungen.

Die Abschlussprüfungsleistungen betreffen die Prüfung des Konzernabschlusses und der Jahresabschlüsse sowie alle für die Abschlussprüfung erforderlichen Leistungen einschließlich der prüferischen Durchsicht der Zwischenabschlüsse, der Prüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsysteams sowie der projektbegleitenden rechnungslegungsbezogenen IT- und Prozessprüfungen.

Die anderen Bestätigungsleistungen beinhalten gesetzlich vorgeschriebene, vertraglich vereinbarte oder freiwillig beauftragte Bestätigungsleistungen. Neben projektbegleitenden Prüfungen im Zusammenhang mit nicht rechnungslegungsbezogenen IT-Systemen und Prozessen sind Prüfungen im Zusammenhang mit Compliance Management Systemen, der Erteilung von Comfort Lettern sowie nichtfinanziellen Angaben und Berichten enthalten.

Die Steuerberatungsleistungen umfassen insbesondere steuerliche Beratungen im Rahmen der Umsatzsteuer.

Sonstige Leistungen wurden im Wesentlichen in Verbindung mit nicht rechnungslegungsrelevanten Prozessen und M&A-Aktivitäten beauftragt.

40. Zusätzliche Angaben**Deutscher Corporate Governance Kodex**

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Daimler AG haben eine Erklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite von Daimler unter  <https://www.daimler.com/dokumente/konzern/corporate-governance/erklaerungen/daimler-entsprechenserclaerung-de-12-2018.pdf> dauerhaft zugänglich gemacht.

Anteilsbesitz

In Tabelle **↗ F.107** wird der Anteilsbesitz des Daimler-Konzerns gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 1-6 HGB dargestellt. Kooperationen ohne Anteil am Kapital werden grundsätzlich nicht ausgewiesen. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis sowie die Angabe von Beteiligungen im Sinne des § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB unterbleiben, soweit sie nach § 313 Abs. 3 Satz 4 HGB für die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind. Zudem zeigt die Aufstellung die Tochterunternehmen, die die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB in Anspruch nehmen. Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der Daimler AG der befreiende Konzernabschluss.

F.107

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
I. Konsolidierte Tochterunternehmen			
Athlon Beheer International B.V.	Almere, Niederlande	100,00	
Athlon Beheer Nederland B.V.	Almere, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Belgium N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Car Lease International B.V.	Almere, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Italy S.R.L.	Rom, Italien	100,00	
Athlon Car Lease Nederland B.V.	Almere, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Athlon Car Lease Portugal, lda	Oeiras, Portugal	100,00	
Athlon Car Lease Rental Services B.V.	Almere, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Rental Services Belgium N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Car Lease S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	100,00	
Athlon Car Lease Spain, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Athlon Dealerlease B.V.	Almere, Niederlande	100,00	
Athlon France S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	100,00	
Athlon Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	
Athlon Mobility Consultancy B.V.	Amsterdam, Niederlande	100,00	
Athlon Mobility Consultancy N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Rental Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	
Athlon Sweden AB	Malmö, Schweden	100,00	
Athlon Switzerland AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
AutoGravity Corporation	Irvine, USA	80,00	
Banco Mercedes-Benz do Brasil S.A.	São Paulo, Brasilien	100,00	
Brooklands Estates Management Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Campo Largo Comercio de Veículos e Peças Ltda.	Campinas, Brasilien	100,00	
car2go Canada Ltd.	Vancouver, Kanada	100,00	
car2go China Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
car2go Deutschland GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
car2go Europe GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
car2go Group GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
car2go Iberia S.L.U.	Madrid, Spanien	100,00	
car2go Italia S.R.L.	Mailand, Italien	100,00	
car2go N.A. Holding Inc.	Wilmington, USA	100,00	
car2go N.A. LLC	Wilmington, USA	100,00	
car2go Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
car2go Österreich GmbH	Wien, Österreich	100,00	
CARS Technik & Logistik GmbH	Wiedemar, Deutschland	100,00	5
CLIDET NO 1048 (Proprietary) Limited	Centurion, Südafrika	100,00	
Conemaugh Hydroelectric Projects, Inc.	Wilmington, USA	100,00	
DA Investments Co. LLC	Wilmington, USA	100,00	
DAF Investments, Ltd.	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Australia/Pacific Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5, 7
Daimler Brand & IP Management Verwaltung GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Buses North America Inc.	Oriskany, USA	100,00	
Daimler Canada Finance Inc.	Montreal, Kanada	100,00	
Daimler Canada Investments Company	Halifax, Kanada	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Daimler Capital Services LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Česká republika Holding s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Daimler Colombia S.A.	Bogota D.C., Kolumbien	100,00	
Daimler Commercial Vehicles South East Asia Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Daimler Compra y Manufactura Mexico S. de R. L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Export and Trade Finance GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Daimler Finance North America LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Financial Services Africa & Asia Pacific Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Daimler Financial Services AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Financial Services India Private Limited	Chennai, Indien	100,00	
Daimler Financial Services Investment Company LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Financial Services México, S. de R. L. de C. V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Financial Services, S. A. de C. V., S.O.F.O.M., E.N.R.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Fleet Management GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Fleet Management Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Daimler Fleet Management South Africa (Pty.) Ltd.	Centurion, Südafrika	65,00	4
Daimler Fleet Management UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler Fleet Services A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Daimler FleetBoard GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Greater China Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Grund Services GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	5
Daimler India Commercial Vehicles Private Limited	Chennai, Indien	100,00	
Daimler Insurance Agency LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Insurance Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Insurance Services Japan Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	
Daimler Insurance Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler International Finance B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler International Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler Investments US Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Manufactura, S. de R. L. de C. V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Mexico, S. A. de C. V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Mobility Services GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	5
Daimler Motors Investments LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler Nederland Holding B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler North America Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Daimler North America Finance Corporation	Newark, USA	100,00	
Daimler Northeast Asia Parts Trading and Services Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Parts Brand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Re Brokers GmbH	Bremen, Deutschland	74,90	5
Daimler Re Insurance S.A. Luxembourg	Luxemburg, Luxemburg	100,00	
Daimler Real Estate GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Daimler Retail Receivables LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
DAIMLER SERVICIOS CORPORATIVOS MEXICO S. DE R. L. DE C. V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler South East Asia Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Daimler Truck AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Truck and Bus Australia Pacific Pty. Ltd.	Mulgrave, Australien	100,00	
Daimler Trucks & Buses US Holding Inc.	Wilmington, USA	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Daimler Trucks and Buses (China) Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Trucks Canada Ltd.	Mississauga, Kanada	100,00	
Daimler Trucks Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	
Daimler Trucks North America LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Trucks Remarketing Corporation	Portland, USA	100,00	
Daimler Trucks Retail Trust 2018-1	Wilmington, USA	0,00	3
Daimler Trust Holdings LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Daimler Trust Leasing Conduit LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Trust Leasing LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Daimler UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler Vans Hong Kong Limited	Hongkong, China	67,55	
Daimler Vans USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Vehículos Comerciales Mexico S. de R. L. de C. V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	5
Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Daiproco Mexico S. de R. L. de C. V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Detroit Diesel Corporation	Detroit, USA	100,00	
Detroit Diesel Remanufacturing LLC	Detroit, USA	100,00	
Detroit Diesel Remanufacturing Mexicana, S. de R. L. de C. V.	Toluca, Mexiko	100,00	
Detroit Diesel-Allison de Mexico, S. de R. L. de C. V.	San Juan Ixtacala, Mexiko	100,00	
Deutsche Accumotive GmbH & Co. KG	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	5
EHG Elektroholding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
EvoBus (Schweiz) AG	Kloten, Schweiz	100,00	
EvoBus (U.K.) Ltd.	Coventry, Vereinigtes Königreich	100,00	
EvoBus Austria GmbH	Wiener Neudorf, Österreich	100,00	
EvoBus Belgium N.V.	Kobbegem-Asse, Belgien	100,00	
EvoBus Česká republika s. r. o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
EvoBus Danmark A/S	Kooge, Dänemark	100,00	
EvoBus France S. A. S. U.	Sarcelles, Frankreich	100,00	
EvoBus GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
EvoBus Ibérica, S. A. U.	Sámano, Spanien	100,00	
EvoBus Italia S. p. A.	Bomporto, Italien	100,00	
EvoBus Nederland B. V.	Nijkerk, Niederlande	100,00	
EvoBus Polska Sp. z o.o.	Wolica, Polen	100,00	
EvoBus Portugal, S. A.	Mem Martins, Portugal	100,00	
EvoBus Sverige AB	Vetlanda, Schweden	100,00	
Freightliner Custom Chassis Corporation	Gaffney, USA	100,00	
Friesland Lease B. V.	Drachten, Niederlande	51,11	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 1 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 2 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 3 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 4 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 5 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 6 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 7 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Beta OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Delta OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Epsilon OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 1 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 2 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 3 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 4 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Hailo Network Iberia S.L.	Madrid, Spanien	100,00	
Hailo Network IP Limited	London, Vereinigtes Königreich	100,00	
Intelligent Apps GmbH	Hamburg, Deutschland	79,35	
Interleasing Luxembourg S.A.	Windhof, Luxemburg	100,00	
Invema Assessoria Empresarial Eireli	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Koppiewview Property (Pty) Ltd	Zwartkop, Südafrika	100,00	
LBBW AM – Daimler Re Insurance	Luxemburg, Luxemburg	0,00	3
LBBW AM – MBVEXW	Stuttgart, Deutschland	0,00	3
LEONIE CORP DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
LEONIE FS DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
LEONIE FSM DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
LEONIE PV DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
LEONIE TB DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Li-Tec Battery GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	5
Mascot Truck Parts Canada Ltd (2017)	Mississauga, Kanada	100,00	
Mascot Truck Parts USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
MBarc Credit Canada Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
MDC Power GmbH	Kölleda, Deutschland	100,00	5
MDC Technology GmbH	Arnstadt, Deutschland	100,00	5
Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd	Brixworth, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes pay AG	Zug, Schweiz	100,00	
Mercedes pay S.A.	Luxemburg, Luxemburg	100,00	
Mercedes-AMG GmbH	Affalterbach, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz – Aluguer de Veículos, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz (China) Ltd.	Peking, China	75,00	
Mercedes-Benz (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz (Yangzhou) Parts Distribution Co., Ltd.	Yangzhou, China	100,00	
Mercedes-Benz Accessories GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Antwerpen N.V.	Antwerpen, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Asia GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Assuradeuren B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Auto Finance Ltd.	Peking, China	100,00	
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2016-2	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2016-B	Wilmington, USA	0,00	3

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2017-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2018-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2018-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2015-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2016-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Retail Trust 2018-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Bank AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Bank GmbH	Salzburg, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Bank Polska S.A.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Bank Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Bank Service Center GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Banking Service GmbH	Saarbrücken, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Belgium Luxembourg S.A.	Brüssel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Bordeaux S.A.S.	Begles, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Broker Biztosítási Alkusz Hungary Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Brooklands Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Canada Inc.	Toronto, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Capital Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Cars Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Cars Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Cars UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz CharterWay S.A.S.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz CharterWay S.r.l.	Trent, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Connectivity Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Corretora de Seguros Ltda	São Paulo, Brasilien	99,98	
Mercedes-Benz CPH A/S	Horsholm, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Dealer Bedrijven B.V.	Den Haag, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz do Brasil Assessoria Comercial Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz do Brasil Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Drogenbos N.V.	Drogenbos, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Espana, S.A.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Finance Co., Ltd.	Tokio, Japan	95,01	
Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH	Salzburg, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services BeLux NV	Brüssel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Canada Corporation	Mississauga, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services France S.A.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Hong Kong Ltd.	Hongkong, China	80,00	
Mercedes-Benz Financial Services Italia SpA	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	80,00	
Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Financial Services Portugal – Sociedade Financeira de Crédito S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	75,00	
Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Centurion, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Finans Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Finans Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz Finansal Kiralama Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Finansman Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Försljnings AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz France S.A.S.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Fuel Cell GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.	Brackley, Vereinigtes Königreich	60,00	
Mercedes-Benz Hellas S.A.	Kifissia, Griechenland	100,00	
Mercedes-Benz Hong Kong Limited	Hongkong, China	100,00	
Mercedes-Benz India Private Limited	Pune, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Broker S.R.L.	Voluntari, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Services Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	100,00	
Mercedes-Benz Investment Company LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Japan Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	
Mercedes-Benz Korea Limited	Seoul, Südkorea	51,00	
Mercedes-Benz Leasing (Thailand) Co., Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd.	Peking, China	65,00	
Mercedes-Benz Leasing do Brasil Arrendamento Mercantil S.A.	Barueri, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Leasing Hrvatska d.o.o.	Zagreb, Kroatien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing IFN S.A.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Malaysia Sdn. Bhd.	Puchong, Malaysia	51,00	
Mercedes-Benz Manhattan, Inc.	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	Kecskemét, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Poland Sp. z o.o.	Liegnitz, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Master Owner Trust	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Mechelen N.V.	Mechelen, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Mexico, S. de R. L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Mercedes-Benz Minibus GmbH	Dortmund, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	
Mercedes-Benz Österreich GmbH	Salzburg, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Paris SAS	Port-Marly, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics Eastern Europe s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics Ibérica, S.L.U.	Azuqueca de Henares, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Parts Manufacturing & Services Ltd.	Shanghai, China	100,00	
Mercedes-Benz Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Portugal, S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz PRAHA s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Renting, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc.	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Retail Group UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Retail, S.A.	Madrid, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Retail, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz Risk Solutions South Africa (Pty.) Ltd.	Centurion, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Roma S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Romania S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Russia AO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Mercedes-Benz Service Leasing S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Services Correduria de Seguros, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Services Malaysia Sdn Bhd	Petaling Jaya, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Sigorta Aracılık Hizmetleri A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Sosnowiec Sp. z o.o.	Sosnowiec, Polen	100,00	
Mercedes-Benz South Africa Ltd	Pretoria, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	51,00	
Mercedes-Benz Trucks Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Trucks España S.L.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Molsheim	Molsheim, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Trucks UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Türk A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	
Mercedes-Benz U.S. International, Inc.	Vance, USA	100,00	
Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz V.I. Lyon SAS	Genas, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz V.I. Paris Ile de France SAS	Wissous, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Vans Australia Pacific Pty. Ltd.	Mulgrave, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Vans Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Vans España, S.L.U.	Madrid, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Vans Mobility GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Vans Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Vans UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Vans, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Versicherung AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Vertrieb NFZ GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Vietnam Ltd.	Ho-Chi-Minh-Stadt, Vietnam	70,00	
Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Waterloo S.A.	Braine-L'Alleud, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Wavre S.A.	Wavre, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Wemmel N.V.	Wemmel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Wholesale Receivables LLC	Wilmington, USA	100,00	
MFTA Canada, Inc.	Toronto, Kanada	100,00	
Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation	Kawasaki, Japan	89,29	
MITSUBISHI FUSO TRUCK EUROPE – Sociedade Europeia de Automóveis, S.A.	Tramagal, Portugal	100,00	
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	Logan Township, USA	100,00	
moovel Group GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
moovel North America Inc.	Wilmington, USA	100,00	
moovel North America, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Multifleet G.I.E	Le Bourget, Frankreich	50,10	7
myTaxi Iberia SL	Barcelona, Spanien	100,00	
mytaxi Network Ireland Ltd.	Dublin, Irland	100,00	
mytaxi Network Ltd.	London, Vereinigtes Königreich	100,00	
P.T. Mercedes-Benz Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	
PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	
PT Mercedes-Benz Distribution Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	
Renting del Pacífico S.A.C.	Lima, Peru	100,00	
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Bryanston, Südafrika	62,62	
SelecTrucks of America LLC	Portland, USA	100,00	
SelecTrucks of Toronto, Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
Setra of North America, Inc.	Oriskany, USA	100,00	
Silver Arrow Australia Trust 2017-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Canada GP Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
Silver Arrow Canada LP	Mississauga, Kanada	100,00	
SILVER ARROW CHINA 2017-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST c/o CITIC TRUST CO., LTD.	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2018-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST c/o FOTIC: China Foreign Economy and Trade Trust Co., LTD.	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2018-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST c/o FOTIC: China Foreign Economy and Trade Trust Co., LTD.	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow Lease Facility Trust	Wilmington, USA	0,00	3
Silver Arrow S.A.	Luxemburg, Luxemburg	0,00	3
smart France S.A.S.	Hambach, Frankreich	100,00	
smart Vertriebs gmbh	Berlin, Deutschland	100,00	5
Special Lease Systems (SLS) B.V	Almere, Niederlande	100,00	
Star Assembly SRL	Sébes, Rumänien	100,00	
Starexport Trading S.A.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Sterling Truck Corporation	Portland, USA	100,00	
Sumperská správa majetku k.s.	Prag, Tschechische Republik	100,00	7
Thomas Built Buses of Canada Limited	Calgary, Kanada	100,00	
Thomas Built Buses, Inc.	High Point, USA	100,00	
Transcovo SAS	Paris, Frankreich	66,84	
Transopco France SAS	Paris, Frankreich	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Trona Cogeneration Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Ucafleet S.A.S	Le Bourget, Frankreich	65,00	
Vierzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Western Star Trucks Sales, Inc	Portland, USA	100,00	
Zuidlease B. V.	Sittard, Niederlande	51,00	
II. Nicht konsolidierte Tochterunternehmen²			
Achtzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
AEG Olympia Office GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Anota Fahrzeug Service- und Vertriebsgesellschaft mbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Beat Chile SpA	Santiago, Chile	100,00	
Beat Ride App Colombia Ltda.	Bogota D.C., Kolumbien	100,00	
Beat Ride App S.A.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
car2go Belgium SPRL	Brüssel, Belgien	100,00	
car2go Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	
car2go Sverige AB	Stockholm, Schweden	100,00	
Círculo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentinien	72,85	
Clever Tech S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Clever Tech Sud S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Cúspide GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler AG & Co. Anlagenverwaltung OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	7
Daimler Automotive de Venezuela C.A.	Valencia, Venezuela	100,00	
Daimler Commercial Vehicles (Thailand) Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	
Daimler Commercial Vehicles Africa Ltd.	Nairobi, Kenia	100,00	
Daimler Commercial Vehicles MENA FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	
DAIMLER FINANCIAL SERVICES AUSTRALIA PTY LTD	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Financial Services UK Trustees Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler Gastronomie GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	100,00	
Daimler Group Services Berlin GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Daimler Group Services Madrid, S.A.U.	San Sebastián de los Reyes, Spanien	100,00	
Daimler Innovation Technology (China) Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler International Assignment Services USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Ladungsträger GmbH	Sindelfingen, Deutschland	100,00	
Daimler Mitarbeiter Wohnfinanz GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler Parts Logistics Australia Pty. Ltd.	Mulgrave, Australien	100,00	
Daimler Pensionsfonds AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	6
Daimler Protics GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
Daimler Purchasing Coordination Corp.	Wilmington, USA	100,00	
DAIMLER TRUCK AND BUS HOLDING AUSTRALIA PACIFIC PTY LTD	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Trucks and Buses Southern Africa (Pty) Ltd	Zwartkop, Südafrika	100,00	
Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd.	Taipei, Taiwan	51,00	
Daimler TSS GmbH	Ulm, Deutschland	100,00	
Daimler UK Share Trustee Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler UK Trustees Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler Unterstützungskasse GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Deutsche Accumotive Verwaltungs-GmbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	
Dreizehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
DTB Tech & Data Hub, Unipessoal Lda	Tramagal, Portugal	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
EvoBus Reunion S.A.	Le Port, Frankreich	96,00	
EvoBus Russland OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Familonet GmbH	Hamburg, Deutschland	100,00	
FLINC GmbH	Darmstadt, Deutschland	100,00	
Fünfte Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
LAB1886 GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Lab1886 USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Lapland Car Test Aktiebolag	Arvidsjaur, Schweden	100,00	
Legend Investments Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
LEONIE DMS DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchteile Center	Neuhäusen auf den Fildern, Deutschland	100,00	
MBition GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Adm. Consorcios Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz CarMesh GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil – Indústria e Comércio De Veículos Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Cars Middle East FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	
Mercedes-Benz Consulting GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Customer Assistance Center Maastricht N.V.	Maastricht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Egypt S.A.E.	Kairo, Ägypten	100,00	
Mercedes-Benz Energy Americas LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Energy GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Europa NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz ExTra LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Formula E Limited	Brackley, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz G GmbH	Raaba, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Group Services Phils., Inc.	Cebu City, Philippinen	100,00	
Mercedes-Benz Hungária Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz IDC Europe S.A.S.	Valbonne, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Rus Ltd	Moskau, Russische Föderation	80,00	
Mercedes-Benz Museum GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Project Consult GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Research & Development Tel Aviv Ltd.	Tel Aviv, Israel	100,00	
Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited	Bangalore, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Retail Belgium NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	100,00	
Mercedes-Benz Solihull Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Srbija i Crna Gora d.o.o.u likvidaciji	Novi Beograd, Serbien	100,00	4
Mercedes-Benz Subscription Services USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Belgium Luxembourg NV/SA	Brüssel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Center Sint-Pieters-Leeuw NV/SA	Sint-Pieters-Leeuw, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Trucks France S.A.S.U	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Italia S.r.l.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Trucks MENA Holding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
MERCEDES-BENZ TRUCKS POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOSCIA	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Mercedes-Benz Vans Mobility S.L.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Vehículos Comerciales Argentina SAU	Buenos Aires, Argentinien	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Venezuela S.A.	Valencia, Venezuela	100,00	
Mercedes-Benz.io GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz.io Portugal Unipessoal Lda.	Lissabon, Portugal	100,00	
MercedesService Card Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinostheim, Deutschland	51,00	
Mitsubishi Fuso Bus Manufacturing Co., Ltd.	Toyama, Japan	100,00	
Monarch Cars (Tamworth) Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Montajes y Estampaciones Metálicas, S.L.	Esparraguera, Spanien	51,00	
mytaxi Austria GmbH	Wien, Österreich	100,00	
MYTAXI ITALIA S.R.L.	Mailand, Italien	100,00	
MYTAXI POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ	Warschau, Polen	100,00	
mytaxi Portugal Unipessoal LDA	Lissabon, Portugal	100,00	
mytaxi Sweden AB	Stockholm, Schweden	100,00	
myTaxi UG	Hamburg, Deutschland	100,00	
myTaxi UK Ltd.	London, Vereinigtes Königreich	100,00	
myTaxi USA Inc.	New York, USA	100,00	
NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft	Stuttgart, Deutschland	100,00	
ogotrac S.A.S.	Paris, Frankreich	100,00	
PABCO Co., Ltd.	Ebina, Japan	100,00	
Porcher & Meffert Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Stuttgart OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	7
R.T.C. Management Company Limited	Banbury, Vereinigtes Königreich	88,89	
RepairSmith, Inc.	Manhattan Beach, USA	100,00	
Reva SAS	Cunac, Frankreich	100,00	
Ring Garage AG Chur	Chur, Schweiz	100,00	
Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda	Mauá, Brasilien	100,00	
SportChassis LLC	Clinton, USA	0,00	3
Star Egypt For Import LLC	Kairo, Ägypten	99,50	
Star Transmission srl	Cugir, Rumänien	100,00	
STARKOM d.o.o.	Maribor, Slowenien	100,00	
T.O.C (Schweiz) AG	Schlieren, Schweiz	51,00	
Taxibeat Ltd. UK	London, Vereinigtes Königreich	100,00	
Taxibeat Peru S.A.	Lima, Peru	100,00	
Taxibeat Teknoloji Hizmetleri A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Transopco GmbH	Zug, Schweiz	100,00	
Transopco Portugal Unipessoal Lda.	Lissabon, Portugal	100,00	
Transopco UK Ltd.	London, Vereinigtes Königreich	100,00	
trapoFit GmbH	Chemnitz, Deutschland	100,00	
Zweite Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
III. Anteilmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten			
Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S.A.P.I de C.V.	Aguascalientes, Mexiko	54,01	
IV. At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten			
AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.	Burnaby, Kanada	50,10	
EM-motive GmbH	Hildesheim, Deutschland	50,00	
North America Fuel Systems Remanufacturing LLC	Kentwood, USA	50,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
V. At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen			
Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd	Peking, China	50,00	
Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH	Wien, Österreich	50,00	
Enbase Power GmbH	München, Deutschland	25,10	
Fujian Benz Automotive Co., Ltd.	Fuzhou, China	50,00	
IONITY Holding GmbH & Co. KG	München, Deutschland	25,00	
MB Service Japan Co., Ltd.	Hitachi, Japan	33,40	
Polomex, S. A. de C. V.	Garcia, Mexiko	26,00	
SelecTrucks of Atlanta LLC	McDonough, USA	50,00	
SelecTrucks of Houston LLC	Houston, USA	50,00	
SelecTrucks of Houston Wholesale LLC	Houston, USA	50,00	
SelecTrucks of Omaha LLC	Council Bluffs, USA	50,00	
Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co. Ltd.	Shenzhen, China	50,00	
TASIAP GmbH	Stuttgart, Deutschland	60,00	
Toll Collect GbR	Berlin, Deutschland	45,00	7
ViaVan Technologies B. V.	Amsterdam, Niederlande	50,00	
Wagenplan B. V.	Almere, Niederlande	50,00	
VI. At-equity bewertete assoziierte Unternehmen			
BAIC Motor Corporation Ltd.	Peking, China	9,55	
Beijing Benz Automotive Co., Ltd.	Peking, China	49,00	
BlackLane GmbH	Berlin, Deutschland	29,64	
FlixMobility GmbH	München, Deutschland	5,62	
FUSO LAND TRANSPORT & Co. Ltd.	Kawasaki, Japan	21,67	
KAMAZ PAO	Naberezhnye Chelny, Russische Föderation	15,00	
Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Yokohama, Japan	43,83	
LSH Auto International Limited	Hongkong, China	15,00	
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayamashi, Japan	50,00	
P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors	Jakarta, Indonesien	30,00	
P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing	Jakarta, Indonesien	32,28	
Taxify OÜ	Tallinn, Estland	9,69	
There Holding B. V.	Rijswijk, Niederlande	29,56	
Toll4Europe GmbH	Berlin, Deutschland	15,00	
Verimi GmbH	Frankfurt am Main, Deutschland	15,15	
Via Transportation Inc.	New York, USA	12,28	
VII. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen²			
Abgaszentrum der Automobilindustrie GbR	Weissach, Deutschland	25,00	4, 7
BDF IP Holdings Ltd.	Burnaby, Kanada	33,00	
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.	Peking, China	51,00	
ChargePoint Inc.	Campbell, USA	5,55	
COBUS Industries GmbH	Wiesbaden, Deutschland	40,82	
Esslinger Wohnungsbau GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	26,57	
European Center for Information and Communication Technologies – EICT GmbH	Berlin, Deutschland	25,00	
EvoBus Hungária Kereskedelmi Kft.	Budapest, Ungarn	33,33	
Gottapark, Inc.	San Francisco, USA	18,09	
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	18,37	7

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil in % ¹	Fußnote
H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	2,90	
hap2U SAS	Pontcharra, Frankreich	34,59	
ipro Innovationsgesellschaft für fortgeschrittene Produktionssysteme in der Fahrzeugindustrie mbH	Berlin, Deutschland	20,00	
Laureus World Sports Awards Limited	London, Vereinigtes Königreich	50,00	
MercedesService Card GmbH & Co. KG	Kleinostheim, Deutschland	51,00	
MFTB Taiwan Co., Ltd.	Taipei, Taiwan	33,40	
Momenta Global Limited	Grand Cayman, Kaimaninseln	5,10	
National Automobile Industry Company Ltd.	Jeddah, Saudi-Arabien	26,00	
Omuta Unso Co., Ltd.	Ohmuta, Japan	33,51	
PDB – Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR	Ingolstadt, Deutschland	20,00	7
Proterra Inc.	Burlingame, USA	5,12	
Rally Bus Corp.	New York, USA	12,33	
REV Coach LLC	Wilmington, USA	20,00	
smart-BRABUS GmbH	Bottrop, Deutschland	50,00	
STARCAM s.r.o.	Most, Tschechische Republik	51,00	
tiramizoo GmbH	München, Deutschland	20,84	
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki, Japan	28,20	
Turo Inc.	San Francisco, USA	5,17	
VfB Stuttgart 1893 AG	Stuttgart, Deutschland	11,75	
Volocopter GmbH	Bruchsal, Deutschland	10,17	
what3words Ltd.	Hinxworth, Vereinigtes Königreich	12,23	
Zonar Systems, Inc.	Seattle, USA	19,42	

1 Beteiligung gemäß § 16 AktG.

2 Für die Bilanzierung von nicht konsolidierten Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen verweisen wir auf Anmerkung 1 im Anhang.

3 Beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände.

4 In Liquidation.

5 Inanspruchnahme der Befreiung gemäß § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB.

6 Beherrschender Einfluss auf die Anlage der Vermögenswerte. Keine Konsolidierung der Vermögenswerte aufgrund vertraglicher Gestaltung.

7 Die Daimler AG oder ein bzw. mehrere andere in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen sind unbeschränkt haftende Gesellschafter.

Die Daimler AG oder ein bzw. mehrere andere in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen sind unbeschränkt haftende Gesellschafter für:
MOST Cooperation GbR, Karlsruhe (Deutschland).

Weitere Informationen



G | Weitere Informationen

Versicherung der gesetzlichen Vertreter	334
Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers	335
Zehnjahresübersicht	342
Glossar	344
Stichwortverzeichnis	345
Daimler weltweit	346

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluß ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Daimler AG zusammengefaßt ist, der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Stuttgart, den 13. Februar 2019



Dieter Zetsche



Martin Daum



Renata Jungo Brüngger



Ola Källenius



Wilfried Porth



Britta Seeger



Hubertus Troska



Bodo Uebber

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Daimler AG, Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Daimler AG, Stuttgart und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2018, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals und der Konzern-Kapitalflusssrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den zusammengefassten Lagebericht der Daimler AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2018 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden »EU-APrVO«) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Wertminderungsrisiko von Operating Lease Verträgen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in [Anmerkung 1](#) »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« sowie in [Anmerkung 2](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Operating Lease Verträgen finden sich im Konzernanhang in [Anmerkung 12](#) »Vermietete Gegenstände« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Der Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« (Mio € 49.476) umfasst Fahrzeuge, die Gegenstand eines Operating Lease Vertrags sind. Hinsichtlich dieser Fahrzeuge besteht ein Wertminderungsrisiko, das primär von der Höhe des zum Leasingende erzielbaren Restwerts abhängig ist. Diese zukünftigen Restwerte sind von den Verhältnissen auf den Gebrauchtfahrzeugmärkten bei Rückgabe der Fahrzeuge abhängig. Die zukunftsgerichtete Bewertung beruht auf einer Reihe umeßensbehafteter Annahmen. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass etwaige Wertminderungen nicht oder nicht in ausreichender Höhe berücksichtigt werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Werthaltigkeit des Bilanzpostens »Vermietete Gegenstände« basierend auf der internen Portfolioeinteilung von Daimler geprüft. Unseren Schwerpunkt legten wir in unserem risikoorientierten Prüfungsansatz auf solche Fahrzeuge mit erhöhtem Wertminderungsrisiko. Wir haben die durch den Konzern angenommenen Anhaltspunkte für einen etwaigen Wertminderungsbedarf untersucht und beurteilt und die von Daimler ermittelten Abwertungen nachvollzogen. Wir haben die Einschätzung von Daimler hinsichtlich der zum Laufzeitende der Leasingverhältnisse erzielbaren Restwerte gewürdigt. Bei der Würdigung haben wir auch Fahrzeuge mit Dieseltechnologie einbezogen. In diesem Zusammenhang haben wir uns insbesondere mit den wesentlichen Einflussfaktoren, wie der erwarteten Anzahl der Leasing-Rückläufer, aktuellen Vermarktungsergebnissen zur Beurteilung der Schätzgenauigkeit und zukünftigen Fahrzeug-Modellwechseln kritisch auseinander gesetzt. Des Weiteren haben wir auch für wesentliche Märkte die Konsistenz der von Daimler getroffenen Annahmen mit Restwertprognosen sachverständiger Dritter geprüft.

Unsere Schlussfolgerungen

Die der Beurteilung der Werthaltigkeit des Bilanzpostens »Vermietete Gegenstände« zugrunde liegenden Annahmen und Ermessensentscheidungen sowie die erfassten außерplanmäßigen Abschreibungen sind sachgerecht.

Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in [Anmerkung 2](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen finden sich im Konzernanhang in [Anmerkung 1](#) »Wesentliche Rechnungslegungsstandards«, in [Anmerkung 14](#) »Forderungen aus Finanzdienstleistungen«, in [Anmerkung 33](#) »Management von Finanzrisiken« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten des Konzerns entstandenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen (Mio € 96.740) setzen sich aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden, Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zusammen. Zum Bilanzstichtag beträgt der Bestand an Wertberichtigungen auf diese Forderungen Mio € 1.086.

Die Ermittlung von Wertberichtigungen basiert seit dem Geschäftsjahr 2018 auf erwarteten Kreditverlusten und bezieht somit auch Erwartungen über die Zukunft mit ein. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste erfolgt durch ein dreistufiges Verfahren zur Bestimmung von Wertberichtigungen. Hierbei werden u. a. verschiedene wertbestimmende Faktoren berücksichtigt wie z. B. die Bestimmung statistischer Ausfallwahrscheinlichkeiten und Verlustquoten, der mögliche Forderungsbetrag bei Ausfall, die Stufentransferkriterien, die sich auf eine signifikante Veränderung des Ausfallrisikos von Kreditnehmern beziehen, sowie die Ermittlung zukünftiger Zahlungsströme. Weiterhin fließen makroökonomische Szenarien in die Berechnung ein, deren Ermittlung in hohem Maße Ermessensentscheidungen und Unsicherheiten beinhaltet.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Bonität der Kunden und zukünftige Zahlungsströme nicht richtig eingeschätzt werden oder die Ermittlung der Risikovorsorgeparameter fehlerhaft erfolgt und damit Wertberichtigungen nicht oder nicht in ausreichender Höhe berücksichtigt werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben durch Einsichtnahme in Auswertungen und Risikoberichte, Befragungen, Durchsicht von Richtlinien und Arbeitsanweisungen, Überprüfung der definierten Methoden und deren Umsetzung sowie die Überprüfung und den stichprobenartigen Nachvollzug der Validierungskonzeption und Validierungsreports ein umfassendes Verständnis der Entwicklung der Portfolios, der damit verbundenen adressenausfallbezogenen Risiken und der Prozesse zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Kreditrisiken erlangt.

Wir haben die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsysteins in Bezug auf die Risikoklassifizierungsverfahren und Risikomodelle sowie die Ermittlung der wertbestimmenden Faktoren und der Wertberichtigungen auch durch Nachrechnung geprüft. Dazu haben wir auch die relevanten IT-Systeme und internen Abläufe beurteilt. Die Prüfung umfasste neben der Ordnungsmäßigkeit der betroffenen IT-Systeme und zugehörigen Schnittstellen zur Sicherstellung der Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten durch unsere IT-Spezialisten auch die Prüfung von automatisierten Kontrollen zur Dateneingabe und Datenverarbeitung. Schwerpunkt unserer Prüfung war die Beurteilung des methodischen Vorgehens bei der Bestimmung der Risikoklassen und der Ermittlung der Ausfallwahrscheinlichkeiten sowie Verlustquoten, die aus historischen Daten abgeleitet werden. Dies haben wir anhand risikoorientiert ausgewählter Kreditportfolios nachvollzogen. Wir haben uns unter Zugrundelegung der Ergebnisse einer von Daimler Financial Services durchgeföhrten Validierung von der Angemessenheit wesentlicher Risikovorsorgeparameter überzeugt und die vorgenommenen Parameteranpassungen an aktuelle Marktgegebenheiten beurteilt. In diesem Zusammenhang haben wir die den Validierungen zugrunde liegenden Daten in Stichproben geprüft. Zudem haben wir uns im Rahmen einer bewussten Auswahl von Einzelfällen davon überzeugt, dass die Risikoklassifizierung zutreffend und die Höhe der errechneten Einzelwertberichtigung angemessen ist.

Unsere Schlussfolgerungen

Das methodische Vorgehen, die Verfahren und Prozesse zur Ermittlung der Wertberichtigungen sowie die in die Bewertung einfließenden Annahmen und Risikoparameter sind angemessen, um Kreditrisiken frühzeitig zu erkennen und Wertberichtigungen in ausreichender Höhe zu bestimmen.

Bewertung der Rückstellung für Produktgarantien

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf den Konzernanhang in [Anmerkung 2](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Produktgarantien finden sich im Konzernanhang in [Anmerkung 23](#) »Rückstellungen für sonstige Risiken« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Unternehmensspezifische Risiken und Chancen – Garantie- und Kulanzfälle«.

Das Risiko für den Abschluss

Die Rückstellungen für Produktgarantien beträgt Mio € 7.043 und ist in den Rückstellungen für sonstige Risiken enthalten.

Daimler sieht sich Ansprüchen aus verschiedenen Arten von Produktgewährleistungen gegenüber bzw. gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, mit denen für die mangelfreie Funktion eines verkauften Daimler-Produktes oder einer erbrachten Dienstleistung für einen bestimmten Zeitraum eingestanden wird. Zur Bestätigung bzw. Neueinschätzung zukünftiger Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzaufwendungen werden laufend aktualisierte Informationen über Art und Volumen aufgetretener Schäden sowie deren Behebung auf Ebene von Geschäftsbereich, Baureihe, Schadenschlüssel und Absatzjahr erfasst und ausgewertet.

Wesentliche Schätzunsicherheiten bei der Ermittlung der Rückstellungshöhe bestehen hinsichtlich des künftigen Schadensgeschehens. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Rückstellung nicht sachgerecht bewertet ist.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Unsere Prüfungshandlungen umfassten unter anderem die Würdigung des Prozesses zur Ermittlung der Rückstellung für Produktgarantien sowie die Würdigung der für die Bewertung der Rückstellung maßgeblichen Annahmen sowie deren Herleitung. Hierzu zählen im Wesentlichen Annahmen zu erwarteten Schadensanfälligen und -verläufen sowie zu dem wertmäßigen Schaden pro Fahrzeug anhand der tatsächlich angefallenen Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzschäden. Anhand von Vergangenheitsanalysen haben wir eine Beurteilung der Prognosegenauigkeit bisheriger Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzkosten vorgenommen. Daneben prüften wir, dass aktualisierte Einschätzungen zukünftiger Reparaturkosten und -verfahren berücksichtigt wurden. Das zugrunde liegende Mengengerüst an Fahrzeugen haben wir über den tatsächlichen Absatz nachvollzogen.

Unsere Schlussfolgerungen

Die Ermittlungsmethode sowie die getroffenen Annahmen sind sachgerecht.

Bilanzielle Abbildung von rechtlichen Verfahren

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf den Konzernanhang in [\(O\) Anmerkung 2](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den rechtlichen Verfahren finden sich im Konzernanhang in [\(O\) Anmerkung 23](#) »Rückstellungen für sonstige Risiken« [\(O\) Anmerkung 30](#) »Rechtliche Verfahren« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Rechtliche und steuerliche Risiken – Rechtliche Risiken«.

Das Risiko für den Abschluss

Daimler ist mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen z.B. Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Aktionärsklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege einer Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen möglicher Mängel der Daimler-Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben.

Ob aufgrund eines rechtlichen Verfahrens die Passivierung einer Rückstellung erforderlich ist und ggf. in welcher Höhe, ist in hohem Maße durch ermessensabhängige Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter geprägt. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der betragsmäßigen Höhe der Risiken sind die nachfolgenden rechtlichen Verfahren von Daimler aus unserer Sicht von besonderer Bedeutung.

a) Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren

Weltweit haben einige Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch und/oder haben Anordnungen erlassen. Hinterfragt und untersucht werden Testergebnisse, Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen und/oder die Interaktion der Gesellschaft mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Kapitalmarkt-, Straf- und Kartellrecht.

b) Diesel-Emissionsverhalten: Sammelklagen und sonstige Klagen in USA und Kanada

In Sammelklagen in den USA, Kanada sowie in einer Klage des U.S.-Bundesstaates Arizona wird die Verwendung von Vorrichtungen vorgeworfen, die unzulässiger Weise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxids (NO_x) -Ausstoßes vermindern und überhöhte Emissionswerte in Dieselfahrzeugen verursachen sollen. Zudem behaupten die Kläger, dass Verbraucher in Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen bewusst irregeführt worden seien. Daneben wird in einer dieser Sammelklagen der Vorwurf erhoben, Daimler hätte mit einem Zulieferer konspiert, um die U.S.-amerikanischen Aufsichtsbehörden und Verbraucher zu täuschen.

c) Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)

Infolge der Verhängung eines Bußgeldes der Europäischen Kommission gegen die Daimler AG und andere Lkw-Hersteller im Juli 2016 machen Lkw-Kunden Schadensersatzforderungen gegen die Daimler AG geltend.

Seit dem 25. Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Daimler AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil die Beklagten sich seit den 1990er-Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten. Am 4. Oktober 2017 wurden sämtliche anhängigen US-Sammelklagen zu einem Verfahren verbunden. Am 15. März 2018 erweiterten und konsolidierten die Kläger in den U.S.-amerikanischen Sammelklagen ihre Klagen in zwei Schriftsätze, einen im Namen der Verbraucher und einen im Namen der Händler.

Die Daimler AG hat in diesem Zusammenhang bereits vor einiger Zeit bei der Europäischen Kommission einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt. Im dritten Quartal 2018 hat die Europäische Kommission eine förmliche Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme eingeleitet.

Ansatz und Bewertung der angesetzten Rückstellungen für die rechtlichen Verfahren beruhen auf ermessensabhängigen Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass Rückstellungen für die rechtlichen Verfahren nicht oder nicht in ausreichendem Maße gebildet werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Unsere Prüfungshandlungen umfassten zum einen eine Beurteilung des von der Gesellschaft eingerichteten Prozesses, der die Erfassung, die Einschätzung des Verfahrensausgangs sowie die bilanzielle Darstellung rechtlicher Verfahren sicherstellt. Zum anderen führten wir Gespräche mit der internen Rechtsabteilung sowie weiteren mit den Sachverhalten vertrauten Abteilungen, externen Beratern und Rechtsanwälten der Gesellschaft, um uns die Entwicklungen und die Gründe, die zu den entsprechenden Einschätzungen geführt haben, erläutern zu lassen. Darüber hinaus haben wir zugrunde liegende

Dokumente und Protokolle gewürdigt. Uns wurde die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter zu den Entwicklungen in den genannten Bereichen in schriftlicher Form durch die Gesellschaft zur Verfügung gestellt. Zum Bilanzstichtag lagen Einschätzungen externer Rechtsanwälte vor, die von den gesetzlichen Vertretern getroffene Risikoeinschätzung stützen.

Schließlich haben wir die Angemessenheit der Darstellungen zu den genannten rechtlichen Verfahren im Konzernanhang beurteilt.

Unsere Schlussfolgerungen

Die getroffenen ermessensabhängige Einschätzungen und Annahmen sind sachgerecht.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen:

- den im Geschäftsbericht enthaltenen gesonderten nichtfinanziellen Bericht sowie die Erklärung zur Unternehmensführung,
- die übrigen Teile des Geschäftsberichts, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zum zusammengefassten Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeföhrten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Auftragsgemäß haben wir eine gesonderte betriebswirtschaftliche Prüfung des gesonderten nichtfinanziellen Berichts durchgeführt. In Bezug auf Art, Umfang und Ergebnisse dieser betriebswirtschaftlichen Prüfung weisen wir auf unseren Prüfungsvermerk vom 13. Februar 2019 hin.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmensaktivität zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmensaktivität, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes die Fortführung der Unternehmensaktivität zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht, den Konzern zu liquidieren, oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs, oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch und erlangen Prüfungs nachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsyst em und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungs handlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungs urteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.

– beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

– ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungs nachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungs nachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmens tätigkeit nicht mehr fortführen kann.

– beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns ver mittelt.

– holen wir ausreichende geeignete Prüfungs nachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.

– beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzes entsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.

– führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungs nachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunfts orientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsysteem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 5. April 2018 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 26. April 2018 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 1998 als Konzernabschlussprüfer der Daimler AG tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Dr. Axel Thümler.

Stuttgart, den 13. Februar 2019

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Becker
Wirtschaftsprüfer



Dr. Thümler
Wirtschaftsprüfer

Zehnjahresübersicht

G.01

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 ⁴	2018
€-Werte in Millionen										
Aus der Gewinn- und Verlustrechnung										
Umsatz	78.924	97.761	106.540	114.297	117.982	129.872	149.467	153.261	164.154	167.362
Personalaufwand ¹	13.928	16.454	17.424	18.002	18.753	19.607	20.949	21.141	22.186	22.432
Forschungs- und Entwicklungsleistungen ²	4.181	4.849	5.634	5.644	5.489	5.680	6.564	7.572	8.711	9.107
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.285	1.373	1.460	1.465	1.284	1.148	1.804	2.315	2.773	2.526
EBIT ¹	-1.513	7.274	8.755	8.820	10.815	10.752	13.186	12.902	14.348	11.132
EBIT in % des Umsatzes ¹	-1,9	7,4	8,2	7,7	9,2	8,3	8,8	8,4	8,7	6,7
Ergebnis vor Ertragsteuern ¹	-2.298	6.628	8.449	8.116	10.139	10.173	12.744	12.574	13.967	10.595
Net Operating Profit (Loss) ¹	-2.102	5.120	6.240	7.302	9.173	7.678	9.007	9.007	10.880	7.963
in % der Net Assets (RONA) ^{1,3}	-6,6	17,5	19,9	19,6	22,6	18,8	20,1	19,1	22,5	14,8
Konzernergebnis ¹	-2.644	4.674	6.029	6.830	8.720	7.290	8.711	8.784	10.617	7.582
Konzernergebnis je Aktie (€) ¹	-2,63	4,28	5,32	6,02	6,40	6,51	7,87	7,97	9,61	6,78
Konzernergebnis je Aktie, verwässert (€) ¹	-2,63	4,28	5,31	6,02	6,40	6,51	7,87	7,97	9,61	6,78
Dividendensumme	0	1.971	2.346	2.349	2.407	2.621	3.477	3.477	3.905	3.477
Dividende je Aktie (€)	0,00	1,85	2,20	2,20	2,25	2,45	3,25	3,25	3,65	3,25
Aus der Bilanz										
Sachanlagen	15.965	17.593	19.180	20.599	21.779	23.182	24.322	26.381	27.981	30.948
Vermietete Gegenstände	18.532	19.925	22.811	26.058	28.160	33.050	38.942	46.942	47.074	49.476
Sonstige langfristige Vermögenswerte ¹	40.044	41.309	45.023	48.947	48.138	56.258	62.055	67.613	73.394	79.582
Vorräte	12.845	14.544	17.081	17.720	17.349	20.864	23.760	25.384	25.686	29.489
Liquide Mittel	9.800	10.903	9.576	10.996	11.053	9.667	9.936	10.981	12.072	15.853
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	31.635	31.556	34.461	38.742	42.039	46.614	58.151	65.687	69.138	76.271
Bilanzsumme ¹	128.821	135.830	148.132	163.062	168.518	189.635	217.166	242.988	255.345	281.619
Eigenkapital ¹	31.827	37.953	41.337	39.330	43.363	44.584	54.624	59.133	65.159	66.053
davon: Gezeichnetes Kapital	3.045	3.058	3.060	3.063	3.069	3.070	3.070	3.070	3.070	3.070
Eigenkapitalquote Konzern (%) ¹	24,7	26,5	26,3	22,7	24,3	22,1	23,6	22,9	24,0	22,2
Eigenkapitalquote im Industriegeschäft (%) ¹	42,6	45,8	46,4	39,8	43,4	40,8	44,2	44,7	46,4	42,8
Langfristige Schulden ¹	49.456	44.738	51.940	65.016	66.047	78.077	85.461	99.398	102.562	117.614
Kurzfristige Schulden ¹	47.538	53.139	54.855	58.716	59.108	66.974	77.081	84.457	87.624	97.952
Nettoliquidität im Industriegeschäft	7.285	11.938	11.981	11.508	13.834	16.953	18.580	19.737	16.597	16.288
Net Assets im Durchschnitt ^{1,3}	31.778	29.338	31.426	37.521	40.648	40.779	44.796	47.054	48.446	53.809

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
€-Werte in Millionen										
Aus der Kapitalflussrechnung										
Investitionen in Sachanlagen	2.423	3.653	4.158	4.827	4.975	4.844	5.075	5.889	6.744	7.534
Abschreibungen	3.264	3.364	3.575	4.067	4.368	4.999	5.384	5.478	5.676	6.305
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	10.961	8.544	-696	-1.100	3.285	-1.274	222	3.711	-1.652	343
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-8.950	-313	-6.537	-8.864	-6.829	-2.709	-9.722	-14.666	-9.518	-9.921
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	1.057	-7.551	5.842	11.506	3.855	2.274	9.631	12.009	13.129	13.226
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.706	5.432	989	1.452	4.842	5.479	3.960	3.874	2.005	2.898
Börsenkennzahlen										
Jahresendkurs (€)	37,23	50,73	33,92	41,32	62,90	68,97	77,58	70,72	70,80	45,91
Durchschnittliche Anzahl der Aktien (Mio. Stück)	1.003,8	1.050,8	1.066,0	1.066,8	1.068,8	1.069,8	1.069,8	1.069,8	1.069,8	1.069,8
Durchschnittliche Anzahl der Aktien, verwässert (Mio. Stück)	1.003,8	1.051,5	1.067,1	1.067,1	1.069,1	1.069,8	1.069,8	1.069,8	1.069,8	1.069,8
Rating										
Langfristiges Credit Rating										
S&P	BBB+	BBB+	BBB+	A-	A-	A-	A-	A	A	A
Moody's	A3	A2	A2							
Fitch	BBB+	BBB+	A-	A-						
DBRS	A (low)	A	A							
Scope	-	-	-	-	-	-	-	-	A	A
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (Personen)										
	258.628	258.120	267.274	274.605	275.384	279.857	284.562	284.957	289.530	298.465

Glossar

CASE

Die vier strategischen Handlungsfelder für die Zukunft der Mobilität: Connected (vernetzt), Autonomous (automatisiertes und autonomes Fahren), Shared & Services (flexible Nutzung und Services), Electric (elektrische Antriebe)

Compliance

Unter Compliance verstehen wir die Einhaltung aller relevanten Gesetze, Regelungen und freiwilligen Selbstverpflichtungen sowie der zugehörigen internen Richtlinien und Verfahren bei allen Aktivitäten von Daimler.

Corporate Governance

Unter dem Stichwort Corporate Governance werden Fragen der Unternehmensführung und -kontrolle zusammengefasst. Den Rahmen für die Gestaltung der Corporate Governance der Daimler AG bestimmt das deutsche Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrecht.

CSR – Corporate Social Responsibility

Sammelbegriff für die von Unternehmen wahrgenommene gesellschaftliche Verantwortung, die ökonomische, ökologische und soziale Aspekte einbezieht.

EBIT

Das EBIT (Earnings before Interest and Taxes) stellt die operative Ergebnisgröße vor Steuern dar.  S. 85 ff.

Equity-Methode

Methode zur Bilanzierung und Bewertung von Beteiligungen an assoziierten Unternehmen sowie Gemeinschaftsunternehmen.

EU30

Die Region EU30 umfasst die 28 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union sowie Norwegen und die Schweiz.

Fair Value

Betrag, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Parteien ein Vermögenswert getauscht oder eine Schuld beglichen werden könnte.

Gewichtsklassen, Lkw

Europa: bis 6 t (leicht)

über 6 t (mittel und schwer)

NAFTA: Klasse 6 und 7; 8,9 - 15 t (mittelschwer)

Klasse 8; über 15 t (schwer)

Goodwill

Der Betrag, um den die Anschaffungskosten einer Unternehmensakquisition die Summe der Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigen, wird als Geschäftswert (Goodwill) angesetzt.

Hybridantriebe

Sie kombinieren Verbrennungs- und Elektromotoren, die abhängig von Fahrzeugtyp und Fahrsituation einzeln oder gemeinsam betrieben werden.

IFRS – International Financial Reporting Standards

Die IFRS sind ein Regelwerk von Standards und Interpretationen zur externen Rechnungslegung und Berichterstattung von Unternehmen, die von einem unabhängigen privaten Gremium, dem International Accounting Standards Board (IASB), entwickelt werden.

INTELLIGENT DRIVE

Bei dieser neuen Technik von Mercedes-Benz analysieren intelligente Assistenzsysteme komplexe Situationen und erkennen dank verbesserter Umfeldsensorik Gefahrenpotenzial im Straßenverkehr noch besser.

Kapitalkosten

Die Kapitalkosten ergeben sich als Produkt aus durchschnittlich gebundenem Kapital und Kapitalkostensatz. Der Kapitalkostensatz leitet sich aus den Verzinsungsansprüchen der Kapitalgeber ab.  S. 78

Konsolidierungskreis

Der Konsolidierungskreis bezeichnet die Summe aller in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften.

Lithium-Ionen-Batterie

Sie bildet die Basis für die aktuelle Generation Elektrofahrzeuge. 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, das sukzessive in Europa seit September 2017 durch den WLTP ersetzt wird.

Stichwortverzeichnis

Rating	Absatz	81 ff. , 166, 172, 177, 180
Einschätzung der Bonität eines Unternehmens, die durch Ratingagenturen abgegeben wird.	Aktie	62 ff. , 140f.
	Anleihen	65, 96 f.
	Bestätigungsvermerk	335 ff.
	CASE	68 ff. , 107 ff.
	Cash Flow	93 ff. , 119, 161f., 231
	CO ₂ -Reduzierung	206 ff.
	Compliance	116 ff., 217 ff.
	Corporate Governance	46 ff., 186 ff.
	Digitalisierung	12f., 26f., 34f., 66
	Dividende	63, 89
	EBIT	85 ff.
	Eigenkapital	99 ff. , 232
	Eigenkapitalrendite – Return on Equity	86
	Elektromobilität	8 ff., 14 ff., 66, 70, 108
	Ergebnis je Aktie (EPS)	62 ff., 315
	Ertragslage	85 ff. , 228
	Ertragsteuern	88, 259 ff.
	Finanzergebnis	88, 258
	Hauptversammlung	64
	Innovationen	22f., 32f., 66 ff.
	Integrität	116 ff. , 217
	Investitionen	96 ff. , 162
	Investor Relations	65
	Konsolidierungskreis	241 f.
	Konzernergebnis	88, 228
	Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter	113 ff. , 215
	Mobilitätsdienstleistungen	30f., 184 f.
	Nachhaltigkeit	105 ff., 202 ff.
	Net Assets	90
	Pensionsverpflichtungen	91, 277 ff.
	Portfolioänderungen	76 f.
	Produktion	74 ff.
	Rating	98
	Richtlinie für integres Verhalten	116
	Segmentberichterstattung	311 ff.
	Strategie	66 ff.
	Umsatz	84, 256 f.
	Umsatzrendite	
	– Return on Sales	78, 118, 166, 172, 177, 180
	Value Added	77 f., 89 f.
	Vergütungssystem	120 ff.
	Vernetzung	12f., 68
WLTP – Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure		
Prüfverfahren, das gegenüber dem bisherigen NEFZ weitere Faktoren, wie eine höhere Durchschnitts- und Spitzengeschwindigkeit, mehr Dynamik im Fahrverhalten etc. berücksichtigt. Insgesamt führt das Prüfverfahren zu realitätsnäheren, aber auch höheren Verbrauchsangaben.		
Value Aed (Wertbeitrag)		
Der Value Added gibt an, um wie viel die operative Ergebnisgröße die Kapitalkosten übersteigt. Bei einem positiven Value Added liegt die Kapitalrendite über dem Kapitalkostensatz.		
⌚ S. 89 f.		

Daimler weltweit

G.02

	Mercedes-Benz Cars	Daimler Trucks	Mercedes-Benz Vans	Daimler Buses	Vertrieb Fahrzeuge	Daimler Financial Services
Europa						
Produktionsstandorte	16	8	3	7	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	3.830	51
Umsatz (Mio. €)	39.239	11.435	9.922	3.268	-	11.595
Belegschaft	126.488	36.020	22.312	16.028	-	9.365
NAFTA						
Produktionsstandorte	2	14	1	1	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	1.433	4
Umsatz (Mio. €)	19.014	16.634	1.711	256	-	11.548
Belegschaft	10.293	23.588	1.527	518	-	2.099
Lateinamerika (ohne Mexiko)						
Produktionsstandorte	1	2	1	3	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	661	2
Umsatz (Mio. €)	917	1.964	514	652	-	256
Belegschaft	792	8.234	2.091	1.644	-	333
Afrika						
Produktionsstandorte	1	-	-	1	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	354	1
Umsatz (Mio. €)	1.358	984	272	71	-	367
Belegschaft	3.948	392	124	57	-	162
Asien						
Produktionsstandorte	2	4	-	2	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	2.444	10
Umsatz (Mio. €)	30.845	6.522	845	227	-	2.211
Belegschaft	3.664	14.398	47	488	-	1.884
Australien/Ozeanien						
Produktionsstandorte	-	-	-	-	-	-
Vertriebsstandorte	-	-	-	-	252	2
Umsatz (Mio. €)	1.593	746	355	58	-	292
Belegschaft	251	321	109	35	-	227

Erläuterungen: Umsätze aus Sicht des jeweiligen Geschäftsfelds.

Internet, Informationen, Finanzkalender

Informationen im Internet

Spezielle Informationen rund um die Aktie und die Ergebnisentwicklung finden Sie über unsere Website daimler.com in der Rubrik Investoren. Dort sind Geschäfts- und Zwischenberichte sowie Einzelabschlüsse der Daimler AG abrufbar. Darüber hinaus erhalten Sie dort aktuelle Meldungen, Präsentationen, diverse Kennzahlenübersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote.

daimler.com/investoren

Publikationen für unsere Aktionäre:

Geschäftsbericht
(deutsch und englisch)

Zwischenberichte zum ersten, zweiten und dritten Quartal
(deutsch und englisch)

Die genannten Publikationen können angefordert werden bei:
Daimler AG
Investor Relations, HPC F343
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 92262
Fax +49 711 17 92287
order.print@daimler.com

daimler.com/ir/berichte
daimler.com/downloads/de

Finanzkalender 2019:

Zwischenbericht Q1 2019
26. April 2019

Hauptversammlung 2019
22. Mai 2019

Zwischenbericht Q2 2019
24. Juli 2019

Zwischenbericht Q3 2019
24. Oktober 2019

Da wir Terminverschiebungen grundsätzlich nicht ausschließen können, empfehlen wir Ihnen, den aktuellen Stand kurzfristig im Internet abzufragen.

daimler.com/ir/termine

Bildnachweis:

S.32/33: Copyright Volocopter GmbH
Alle anderen Fotos: Copyright Daimler AG



Daimler AG
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 22244
www.daimler.com

Investor Relations
Tel. +49 711 17 95277
+49 711 17 92285
+49 711 17 95256
Fax +49 711 17 94075
ir.dai@daimler.com

Das für diesen Geschäftsbericht verwendete Papier wurde aus Zellstoffen hergestellt, die aus verantwortungsvoll bewirtschafteten und gemäß den Bestimmungen des Forest Stewardship Council zertifizierten Forstbetrieben stammen.



Daimler AG
Mercedesstraße 137
70327 Stuttgart
Deutschland
www.daimler.com