

Konzernanhang

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Daimler ist ein Automobilhersteller mit einem weltweiten Produktangebot von hochwertigen Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen. Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen rund um diese Produkte ergänzen das Angebot. Die Daimler AG ist das Mutterunternehmen des Daimler-Konzerns.

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 120, 70372 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 der Daimler AG hat den Konzernabschluss am 17. Februar 2021 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS

Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2020 verpflichtend in der EU anzuwendenden IFRS.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und im Geschäftsjahr erstmals angewendete IFRS

Das International Accounting Standards Board hat im zweiten Quartal 2020 eine Änderung an **IFRS 16 (»Auf die COVID-19-Pandemie bezogene Mietkonzessionen«)** veröffentlicht, mit der Leasingnehmern eine praktische Erleichterung bei der Bilanzierung von Mietkonzessionen infolge der COVID-19-Pandemie eingeräumt werden soll. Daimler verzichtet auf die Anwendung dieser gewährten praktischen Erleichterung für den Leasingnehmer.

Veröffentlichte, von der EU noch nicht übernommene und noch nicht angewendete 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 2023 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.

Im August 2020 veröffentlichte das IASB Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16 »Interest Rate Benchmark Reform – Phase 2: Amendments to IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 and IFRS 16«. Die Änderungen befassen sich mit Fragestellungen zur Finanzberichterstattung bei Leasingverträgen, Sicherungsbeziehungen und anderen Finanzinstrumenten infolge der Ablösung bestehender Referenzzinssätze durch alternative risikofreie Referenzzinssätze.

Die Änderungen sind verpflichtend spätestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2021 beginnen. Daimler wendet die Änderungen nicht vorzeitig an und erwartet keine wesentlichen Auswirkungen aus den Änderungen.

Daneben wurden weitere Standards und Interpretationen verabschiedet, die erwartungsgemäß keinen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage haben werden.

Darstellung

Die Darstellung in der Konzernbilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden grundsätzlich als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres 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.

Anpassung der Segmentzahlen in der Vorjahresperiode infolge der Umstellung der unternehmensinternen Steuerungs- und Berichtsstruktur ab 1. Januar 2020

Bis zum 31. Dezember 2019 umfassten die berichtspflichtigen Segmente des Konzerns Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Mobility. Seit 1. Januar 2020 werden die Aktivitäten des Konzerns auf die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility aufgeteilt. Die Aufgliederung entspricht der internen Berichts- und Organisationsstruktur. Die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans werden entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile zu dem berichtspflichtigen Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zusammengefasst.

Um eine Vergleichbarkeit der Zahlen für das Geschäftsjahr 2020 mit den Vorjahreszahlen sicherstellen zu können, wurden die Segmentzahlen des Jahres 2019 an die neue Segmentstruktur angepasst. Dabei wurden die internen Liefer- und Leistungsbeziehungen innerhalb der neuen Segmente berücksichtigt. Darüber hinaus wurden im Vorjahr insbesondere Auswirkungen bestimmter Rechtsthemen sowie bisher nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen von der Überleitung in die Fahrzeugsegmente umgliedert.

In diesem Zusammenhang sind ab dem 1. Januar 2020 die Abschreibungen auf die aktivierten Fremdkapitalkosten Bestandteil des EBIT sowie der Vermögenswerte des Konzerns und der Segmente. Ab dem Geschäftsjahr 2020 wird der EBIT in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als rechnerische Größe ausgewiesen.

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 im Weiteren 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 werden die Vermögenswerte und Schulden in der Konzernbilanz ausgewiesen. Bei strukturierten Unternehmen handelt es sich um Unternehmen, die so konzipiert wurden, dass es für die Entscheidung, wer das Unternehmen beherrscht, nicht ausschlaggebend ist, wer die Stimmrechte oder vergleichbaren Rechte hat. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn sich die Stimmrechte nur auf Verwaltungsaufgaben beziehen und die maßgeblichen Tätigkeiten durch Vertragsvereinbarungen geregelt werden.

Die in den Konzernabschluss einbezogenen Abschlüsse der konsolidierten Tochterunternehmen werden grundsätzlich zum Bilanzstichtag des Konzernabschlusses aufgestellt. Die Abschlüsse der Daimler AG und ihrer in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen werden unter Beachtung einheitlich geltender Ansatz- und Bewertungsprinzipien aufgestellt. Alle konzerninternen Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Erträge und Aufwendungen sowie Zahlungsströme aus Geschäftsvorfällen zwischen den in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen werden im Rahmen der Konsolidierung vollständig eliminiert.


Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert.

Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns ohne 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 (mit Ausnahme der Gewinne und Verluste aus der Umrechnung von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalanteilen, die direkt im sonstigen Ergebnis erfasst werden).

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 jeweiligen Periodendurchschnittskursen der Quartale 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 **7 D.06** 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. Die bilanziellen Effekte werden in der Gewinnrücklage als sonstige Veränderung in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals abgebildet.

D.06

Wechselkurse


	2020				2019			
	USD	GBP	JPY	CNY	USD	GBP	JPY	CNY
	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =
Mittelkurs am 31. Dezember	1,2271	0,8990	126,4900	8,0225	1,1234	0,8508	121,9400	7,8205
Periodendurchschnittskurse								
1. Quartal	1,1027	0,8623	120,1000	7,6956	1,1358	0,8725	125,0800	7,6635
2. Quartal	1,1014	0,8874	118,4100	7,8080	1,1237	0,8748	123,4700	7,6721
3. Quartal	1,1689	0,9050	124,0500	8,0855	1,1119	0,9021	119,3200	7,8000
4. Quartal	1,1929	0,9033	124,6100	7,9006	1,1071	0,8608	120,3200	7,8012

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 Mobility vornehmen. Zudem können Endkunden gegebenenfalls eine Finanzierung in Form eines Darlehens über Daimler Mobility vornehmen. Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden und Händlern werden in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen. Weitere Informationen dazu können  [Anmerkung 14](#) entnommen werden.

Die Umsatzrealisierung aus dem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht, richtet sich nach der Form der Rückkaufvereinbarung:

- Fahrzeugverkäufe, bei denen Daimler zu einem zukünftigen Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, werden als Operating Leases bilanziert. Dies gilt auch bei einer Kaufoption, die Daimler lediglich das Recht zum Rückkauf einräumt;
- Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde bei Vertragsabschluss einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Anderenfalls 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 vereinbarten Rückkaufpreis und dem für den Zeitpunkt des Rückkaufs erwarteten Marktwert des Vermögenswertes oder historische Rückgabequoten.

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, der um die erforderliche Abgrenzung für die potenzielle Ausgleichszahlung an den Kunden zu mindern ist.

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 noch zu erwartenden Kosten 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 Teileleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien oder verbilligten Wartungsverträgen oder kostenfreien Online-Dienstleistungen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen grundsätzlich 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 Mobility einen Leasingvertrag über ein solches Fahrzeug abzuschließen. Das Fahrzeug wird daher vom konzernunabhängigen Händler an Daimler Mobility 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 Finanzierungs-komponente 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 Mobility. Die aus Operating Leases generierten Erlöse 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 ausgewiesen. 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 oder der gemeinsamen Beherrschung ergeben. Daimlers Anteil an Verwässerungsgewinnen und -verlusten, die dadurch entstehen, dass der Konzern an Kapitalmaßnahmen von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nicht oder nur unterproportional teilnimmt, werden ebenfalls im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen berücksichtigt. Darüber hinaus beinhaltet der Posten Ergebnisse aus der Wertminderung bzw. Wertaufholung einer at-equity bewerteten Finanzinvestition.

Übriges Finanzergebnis

Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge aus Finanzvorgängen gezeigt, die weder in den Zinserträgen noch in den Zinsaufwendungen bzw. bei Daimler Mobility weder in den Umsatzerlösen noch in den 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 leistungsbasiereten 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 Mobility werden die Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten im Zusammenhang mit 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 Steuerverbindlichkeiten 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 wahrscheinlich ist, dass sie realisiert werden können. Nur bei Bestehen eines steuerlichen Verlustvortrags oder einer ungenutzten Steuergutschrift wird keine Steuerverbindlichkeit 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 Verlustvorträge 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

D.07**Nutzungsdauer für Sachanlagen**

Gebäude und Grundstückseinrichtungen	10 bis 50 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	5 bis 25 Jahre
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3 bis 30 Jahre

erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -vorschriften zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gültig sind oder in Kürze gelten werden. Daimler nimmt eine Wertberichtigung auf aktive latente Steuern vor, wenn es nicht wahrscheinlich ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können. Passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, Zweigniederlassungen und assoziierten Unternehmen sowie Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen werden dann nicht angesetzt, wenn der Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung bestimmen kann, und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflösen wird.

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG durch den gewogenen Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird. Da in den Jahren 2020 und 2019 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie in diesen Jahren dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen bewertet. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden jährlich dahingehend überprüft, ob die Einschätzung einer unbegrenzten Nutzungsdauer aufrechterhalten werden kann. Eine Änderung von einer unbegrenzten auf eine begrenzte Nutzungsdauer wird prospektiv vorgenommen.

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. Aktivierter 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.

Übrige immaterielle Vermögenswerte 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.

Als Geschäftswert wird der Betrag, um den die Summe der übertragenen Gegenleistung im Rahmen einer Unternehmensakquisition die anteiligen Zeitwerte der einzelnen identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigt, 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 [7 D.07](#) entnommen werden.

Das Industriegeschäft des Konzerns ist durch weltweiten Konkurrenzdruck und technologische Veränderungen gekennzeichnet. Unsere kontinuierlichen Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz betreffen auch die Optimierung der Nutzung unserer Produktionsanlagen. Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung der Nutzungsdauern wurden die Nutzungsdauern für die planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen Ende 2020 neu eingeschätzt und teilweise verlängert. Diese Schätzungsänderung wird ab 1. Januar 2021 angewendet. Der erwartete positive Effekt auf das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) beträgt 0,8 Mrd. € für das Jahr 2021 bzw. 0,4 Mrd. € für das Jahr 2022.

Leasing

Als Leasingverhältnisse gelten alle Verträge, die das Recht zur Nutzung eines bestimmten Vermögenswerts für einen festgelegten Zeitraum gegen Entgelt übertragen. Dies gilt auch für Verträge, bei denen die Übertragung eines solchen Rechts nicht ausdrücklich beschrieben ist. Der Konzern nutzt als Leasingnehmer insbesondere Immobilien und vermietet als Leasinggeber seine Produkte.

Konzern als Leasingnehmer

Daimler bilanziert als Leasingnehmer grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse einen Vermögenswert für das Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit für die ausstehenden Leasingzahlungen.

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 nimmt diese Wahlrechte in Anspruch. Die mit diesen Leasingverhältnissen verbundenen Leasingzahlungen werden überwiegend linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand erfasst.

Die in den Sachanlagen ausgewiesenen Nutzungsrechte werden bei der erstmaligen Bewertung zu Anschaffungskosten bewertet. Die Anschaffungskosten des Nutzungsrechts enthalten den Betrag aus der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit, zuzüglich sämtliche 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 vom Leasinggeber bereits erhaltenen Leasinganreize.

Der erstmalige Ansatz der den Finanzierungsverbindlichkeiten zugeordneten Leasingverbindlichkeiten bestimmt sich als Barwert der zu leistenden Leasingzahlungen. Die Leasingverbindlichkeiten beinhalten folgende Leasingzahlungen:

- Feste Zahlungen, einschließlich defacto feste Zahlungen, abzüglich vom Leasinggeber noch zu leistender Leasinganreize,
- variable Zahlungen, die an einen Index oder Zinssatz gekoppelt sind,
- erwartete Beträge, die aufgrund von Restwertgarantien voraussichtlich zu zahlen sind,
- den Ausübungspreis einer Kaufoption, wenn die Ausübung als hinreichend sicher eingeschätzt wird und
- Vertragsstrafen für die Kündigung des Leasingverhältnisses, wenn in dessen angenommener Laufzeit berücksichtigt ist, dass eine Kündigungsoption in Anspruch genommen wird.

Bei Verträgen, die neben Leasingkomponenten auch Nicht-Leasingkomponenten enthalten, wird hinsichtlich der relevanten Leasingzahlungen grundsätzlich von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, auf eine Trennung dieser Komponenten zu verzichten.

Die Leasingzahlungen werden mit dem Zinssatz abgezinst, der dem Leasingverhältnis implizit zugrunde liegt, sofern dieser bestimmbar ist. Ansonsten erfolgt eine Abzinsung mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz. Daimler wendet grundsätzlich den Grenzfremdkapitalzinssatz an. Dieser Grenzfremdkapitalzinssatz als risikoadjustierter Zinssatz wird laufzeit- und währungs-spezifisch abgeleitet. Die Differenz hinsichtlich unterschiedlicher Zahlungsverläufe der Referenzzinssätze (endfällig) und der Leasingverträge (annuitär) wird anhand einer Durationsanpassung berücksichtigt.

Das Nutzungsrecht wird im Rahmen der Folgebewertung mit den Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen sowie gegebenenfalls erforderlicher kumulierter Wertminderungen bewertet. Sofern die zu berücksichtigenden Leasingzahlungen auch den Eigentumsübergang an dem zugrundeliegenden 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.

In der Folgebewertung wird der Buchwert der Leasingverbindlichkeit aufgezinnt 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

Eine Reihe von Leasingverträgen, insbesondere von Immobilien, enthalten Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Diese Vertragskonditionen bieten dem Konzern größtmögliche Flexibilität. Bei der Bestimmung der Laufzeit des Leasingvertrags werden sämtliche Tatsachen und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungs- oder Nicht-Ausübung von Kündigungsoptionen bieten. Bei der Festlegung der Laufzeit werden solche Optionen nur berücksichtigt, wenn sie hinreichend sicher sind.

Sale-and-Leaseback

Im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Transaktion ist zunächst anhand der Kriterien aus IFRS 15 zu prüfen, ob die Übertragung eines Vermögenswerts als Verkauf zu bilanzieren ist.

Wenn die Übertragung eines Vermögenswerts die in IFRS 15 festgelegten Anforderungen für die Bilanzierung als Verkauf nicht erfüllt, wird der Vermögenswert weiterhin bilanziert und die erhaltenen Erlöse als finanzielle Verbindlichkeit gemäß IFRS 9 erfasst.

Wenn die Übertragung des Vermögenswerts einen Verkauf darstellt, werden die zurückgemieteten Vermögenswerte im Konzernabschluss nach den oben dargestellten Grundsätzen der Leasingnehmerbilanzierung abgebildet. Dementsprechend werden etwaige Gewinne oder Verluste nur insoweit erfasst, soweit sie sich auf die auf den Käufer/Leasinggeber übertragenen Rechte beziehen.

Konzern als Leasinggeber

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.

Ein Operating Lease, d.h. das wirtschaftliche Eigentum am Fahrzeug verbleibt bei Daimler, 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, bei denen Daimler zu einem zukünftigen Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, werden als Operating Leases bilanziert. Dies gilt auch bei einer Kaufoption, die Daimler lediglich das Recht zum Rückkauf einräumt;
- 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. Anderenfalls folgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht. Daimler berücksichtigt verschiedene 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.

Insbesondere bei Operating Lease Verträgen werden im Rahmen des Restwertmanagementprozesses 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.

Bei einer Bilanzierung als Operating Lease werden diese Fahrzeuge zu (fortgeführten) Herstellungskosten unter den vermieteten Gegenständen aktiviert und über die Vertragsdauer linear unter Zugrundelegung der erwarteten Restwerte abgeschrieben. Änderungen der Restwerterwartung führen entweder zu einer prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, wenn Anhaltspunkte hierfür vorliegen, zu einer Wertminderung. Die Fahrzeuge werden dem Segment zugeordnet, welches die wesentlichen Restwert Risiken trägt.

Gegenstand von Operating Leases sind darüber hinaus Fahrzeuge, im Wesentlichen Konzernprodukte, die Daimler Mobility von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erwirbt und an Endkunden vermietet. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Anschaffungskosten unter den vermieteten Gegenständen im Segment Daimler Mobility 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 Mobility. Im Jahr 2020 betragen die Zugänge aus diesen Fahrzeugen zu den vermieteten Gegenständen bei Daimler Mobility rund 11 (2019: rund 14) 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 Leasingzahlungen 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 wird in dem Umfang vorgenommen, in dem sich der erzielbare Betrag nach Vornahme der Wertminderung verändert hat und 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. Ergebniseffekte 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 Segmenten. Bei Daimler Trucks & Buses wird die Überprüfung auf Wertminderung unterhalb der Segmentebene durchgeführt. Hierbei wird zwischen den beiden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Daimler Trucks sowie Daimler Buses unterschieden.

Der Nutzungswert wird durch Diskontierung erwarteter zukünftiger Zahlungsströme (Cash Flows) aus der fortgeführten Nutzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die zukünftigen Zahlungsströme werden auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung des Werthaltigkeitstests gültigen, vom Management verabschiedeten langfristigen Planung bestimmt. Diese Planung, welche den Zeitraum bis 2025 umfasst, basiert auf Erwartungen im Hinblick auf zukünftige Marktanteile, die allgemeine Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie die Profitabilität der Produkte unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Transformation der Automobilindustrie. Bei der Ableitung des Nutzungswertes findet darüber hinaus eine Risikobewertung statt, die beispielsweise Marktrisiken sowie Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen umfasst. Die für die Planung herangezogenen Prämissen werden sowohl mit der historischen Entwicklung als auch mit externen Informationsquellen auf Plausibilität geprüft. 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 Mobility wird ein gegenüber dem Vorjahr unveränderter risikoangepasster Zinssatz von 9 % nach Steuern verwendet. Während für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Daimler Mobility 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 Markt-

erwartungen. Zur Ermittlung des risikoangepassten Zinssatzes für Zwecke des Werthaltigkeitstests werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren, Kapitalstrukturdaten sowie für den Fremdkapitalkostensatz verwendet. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts (Terminal Value) abgebildet, der keine Zuwächse umfasst. Bei der Ableitung des Terminal Value werden analog zum Detailplanungszeitraum auch Erwartungen hinsichtlich der Auswirkungen der Transformation der Automobilindustrie sowie mögliche regulatorische Änderungen, beispielsweise im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten, 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 gehaltene langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen

Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen als zur Veräußerung bestimmt, wenn der Buchwert überwiegend durch einen Verkauf und nicht durch eine fortgesetzte Nutzung realisiert wird. 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. Unmittelbar vor der Klassifizierung als zur Veräußerung bestimmt wird der Buchwert der Vermögenswerte anhand der jeweils anzuwendenden Einzelregelungen ermittelt. Im Falle einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine 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 Wertminderungen bewertet. Gewinne und Verluste werden im Konzernergebnis erfasst, wenn die Kredite und Forderungen wertgemindert oder ausgebucht werden. Die Zinseffekte aus der Anwendung der Effektivzinsmethode 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 Wertminderung für finanzielle Vermögenswerte, Kreditzusagen und Finanzgarantien, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, erfasst, welche die erwarteten Kreditverluste für diese Instrumente reflektiert. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste (expected credit losses) nutzt ein dreistufiges Vorgehen zur Allokation von Wertminderungen:

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 Wertminderung 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 Wertminderung 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 Überfälligkeitinformationen 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 Effektivzins ertrag auf Basis des Bruttobuchwerts ermittelt. Sobald ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist und der Stufe 3 zugeordnet wird, wird der Effektivzins ertrag 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 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 Lieferungen und Leistungen 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 ebenfalls zur Ausbuchung bei gleichzeitiger Einbuchung eines neuen finanziellen Vermögenswerts. 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 Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Währungs-, Zins- 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- 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 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.

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 kann z.B. beim Zeitwert von Optionen, beim Terminelement von Termingeschäften oder dem Cross Currency Basis Spread Anwendung finden.

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 Veränderungen des designierten Grundgeschäfts, 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 künftigen 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.

Der Saldo aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen und Planvermögen (Nettopensionsverpflichtung oder Nettopensionsvermögen) wird mit dem der Bewertung der Brutttopensionsverpflichtung zugrundeliegenden 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 verdienten Ansprüchen des Geschäftsjahres ergeben, sind in den Funktionskosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. 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 auswirken.

Die Abzinsungsfaktoren für die Ermittlung der Barwerte der leistungsbezogenen 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 leistungsbezogenen 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 der voraussichtliche Betrag der 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 Ausübung 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 im Voraus bezahlten Service- und Wartungsverträgen sowie erweiterten Garantien.

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, soweit die Ansprüche erdient sind. 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.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen aufgrund der COVID-19-Pandemie

Aufgrund der weiterhin nicht vollständig absehbaren weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie unterliegen insbesondere die Schätzungen und Ermessensentscheidungen im Zusammenhang mit den bilanzierten Vermögenswerten und Schulden einer erhöhten Unsicherheit.

Bei der Aktualisierung der Schätzungen und Ermessensentscheidungen wurden verfügbare Informationen über die voraussichtliche wirtschaftliche Entwicklung sowie länderspezifische staatliche Maßnahmen berücksichtigt.

Diese Informationen wurden bei der Untersuchung der Werthaltigkeit finanzieller Vermögenswerte, insbesondere der Forderungen aus Finanzdienstleistungen und at-equity bewerteten Finanzinvestitionen, sowie bei Wertminderungstests für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten einbezogen. Mit Hinblick auf das Hedge-Accounting wurde eine Aktualisierung der Einschätzung vorgenommen, inwieweit der Eintritt von Transaktionen weiterhin mit hoher Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann. Des Weiteren wurde eine Aktualisierung der Einschätzung zukünftiger Restwerte von vermieteten Fahrzeugen, der Bewertung von Rückstellungen für Restwertgarantien sowie der verlustfreien Bewertung des Vorratsvermögens unter Berücksichtigung der erwarteten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie vorgenommen.

Werthaltigkeit von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

Im Rahmen der Werthaltigkeitstests für nicht-finanzielle Vermögenswerte sind Einschätzungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu bestimmen. Dabei sind insbesondere Annahmen bezüglich der zukünftigen Zahlungsmittelzuflüsse und -abflüsse sowohl im Planungszeitraum als auch für die Zeiträume danach zu treffen. Die Einschätzungen beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte. Auf Basis der im Jahr 2020 durchgeführten Werthaltigkeitstests übersteigen die erzielbaren Beträge die Nettovermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns erheblich.

Sofern bei at-equity bewerteten Finanzinvestitionen objektive Hinweise auf eine Wertminderung 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 Restwertexpectation verändert, führt dies entweder zur prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, bei einem signifikanten Abfallen der Restwertexpectation, 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 Kredit-sicherheiten. 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). Weitere externe Informationen z. B. im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie, die nicht über die Szenarien abgebildet werden können, werden – soweit erforderlich – durch nachgelagerte Anpassungen in die Bewertung mit einbezogen. 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 Schadensanfälligkeiten 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 sowie behördliche Verfahren

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 sowie behördliche Verfahren 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. Abweichende Interpretationen können sich insbesondere im Zusammenhang mit dem Ansatz und der Bewertung von Bilanzpositionen sowie der steuerlichen Würdigung von Aufwendungen und Erträgen ergeben. 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 [7 D.08](#).

Die gesamten Bilanzsummen der zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierten Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftlichen Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von untergeordneter Bedeutung sind, hätten einen Anteil von rund 1% an der Konzernbilanzsumme; die Summe der Umsatzerlöse und der Ergebnisse nach Steuern würde sich auf rund 1% der Konzernumsatzerlöse und des Konzernergebnisses belaufen.

Eine detaillierte Zusammensetzung der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und des Anteilsbesitzes des Daimler-Konzerns gemäß § 313 HGB wird in der Anteilsbesitzliste dargestellt. Weitere Informationen hierzu sind in

 [Anmerkung 41](#) 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 27 (2019: 24) beherrschten strukturierten Unternehmen, von denen alle vollkonsolidiert werden. Darüber hinaus unterhält der Konzern Beziehungen zu 8 (2019: 8) nicht beherrschten strukturierten Unternehmen.

D.08

Zusammensetzung des Konzerns

	31. Dezember	
	2020	2019
Konsolidierte Tochterunternehmen	381	375
Inland	62	65
Ausland	319	310
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	82	94
Inland	37	39
Ausland	45	55
Anteilmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten	1	1
Inland	-	-
Ausland	1	1
At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten	1	1
Inland	-	-
Ausland	1	1
At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen	15	16
Inland	4	3
Ausland	11	13
At-equity bewertete assoziierte Unternehmen	17	16
Inland	4	4
Ausland	13	12
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen	31	34
Inland	13	13
Ausland	18	21
	528	537

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Verkauf des Pkw-Werks im französischen Hambach

Im Rahmen der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks haben INEOS Automotive Ltd. und die Mercedes-Benz AG im Dezember 2020 eine Vereinbarung über den Verkauf der Anteile an der smart France S.A.S im französischen Hambach unterzeichnet. Die Vermögenswerte und Schulden im Zusammenhang mit dem Pkw-Werk in Hambach werden zum 31. Dezember 2020 als zur Veräußerung gehalten eingestuft. Aus der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden hatten sich im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans im Jahr 2020 Aufwendungen von 0,5 Mrd. € ergeben, die vor allem Wertminderungen der Sachanlagen infolge der Bewertung der Veräußerungsgruppe mit dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten beinhalten.

Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögenslage des Daimler-Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte (0,1 Mrd. €) und Schulden (0,1 Mrd. €).

Die Transaktion wurde im Januar 2021 abgeschlossen. Daraus ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage.

Gemeinsames Unternehmen zwischen Volvo Group und Daimler Truck AG

Die Volvo Group und die Daimler Truck AG haben im November 2020 eine verbindliche Vereinbarung zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens für die Brennstoffzellen-Aktivitäten unterzeichnet. Die Volvo Group wird 50% der Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG für einen Kaufpreis von rund 0,6 Mrd. € erwerben. Dafür hat der Konzern die Vermögenswerte und Schulden der konzernweiten Brennstoffzellen-Aktivitäten in der Gesellschaft Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG, einem 100% Tochterunternehmen der Daimler Truck AG, gebündelt. Bei Vollzug der Transaktion – voraussichtlich im ersten Halbjahr 2021 – wird mit einem positiven Ergebniseffekt für den Daimler-Konzern zwischen 1,2 Mrd. € und 1,3 Mrd. € gerechnet, der sich auf die Segmente Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses aufteilen wird. Es ist geplant, das gemeinsame Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einzubeziehen und im Segment Daimler Trucks & Buses auszuweisen.

Sowohl die als zur Veräußerung gehalten eingestuft Vermögenswerte der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG als auch die Schulden sind zum 31. Dezember 2020 deutlich unter 0,1 Mrd. €. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögenslage des Daimler-Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden.

Veräußerung von Anteilen an Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.

Im Dezember 2020 hat der Konzern beschlossen, Anteile an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. zu veräußern. In diesem Zusammenhang geht der Konzern davon aus, dass die weiteren vertraglichen Vereinbarungen im ersten Halbjahr 2021 abgeschlossen werden. Derzeit ist die Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. vollkonsolidiert. Es wird damit gerechnet, bei Abschluss der Transaktion die Beherrschung über die Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. abzugeben und hieraus einen positiven Ergebniseffekt zu erzielen, der im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans ausgewiesen wird.

Die Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. wird zum 31. Dezember 2020 als zur Veräußerung gehalten eingestuft. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögenslage des Daimler-Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte (0,3 Mrd. €) und Schulden (0,2 Mrd. €). Die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umfassen größtenteils Sachanlagen.

4. Umsatzerlöse

Die in der Konzern-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 aufgliedert und in Tabelle [7 D.09](#) dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten.

Die Sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften von 12.468 (2019: 12.747) Mio. €, Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Mobility von 5.240 (2019: 5.811) Mio. € sowie Effekte aus der Währungssicherung. Die Zinsen aus Finanzdienstleistungen enthalten Finanzerträge auf die Nettoinvestitionen in Leasingverhältnisse von 1.518 (2019: 1.519) Mio. €.

Die Umsatzerlöse IFRS 15 beinhalten Umsatzerlöse von 2.989 (2019: 3.775) Mio. €, die zum 31. Dezember 2019 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren und Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen von 396 (2019: 309) Mio. €, die in früheren Perioden erfüllt oder teilweise erfüllt worden sind.

Zum 31. Dezember 2020 wird erwartet, dass zukünftig Umsatzerlöse von 8.365 (2019: 8.701) 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.

Infolge der andauernden COVID-19-Pandemie lag der Umsatz des Daimler-Konzerns im Jahr 2020 deutlich unter dem Vorjahreswert.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Segmenten ist in Tabelle [7 D.87](#) und nach Regionen in Tabelle [7 D.89](#) in [Anmerkung 34](#) dargestellt.

D.09

Umsatzerlöse

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
2020						
Europa	42.507	11.063	4.929	58.499	-2.563	55.936
Nordamerika	17.598	13.630	5.679	36.907	-530	36.377
Asien	31.871	5.951	174	37.996	-21	37.975
Übrige Märkte	3.468	3.049	132	6.649	-9	6.640
Umsatzerlöse IFRS 15	95.444	33.693	10.914	140.051	-3.123	136.928
Sonstige Umsatzerlöse	3.132	978	16.785	20.895	-3.514	17.381
Umsatzerlöse gesamt	98.576	34.671	27.699	160.946	-6.637	154.309

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
2019						
Europa	46.290	12.777	4.606	63.673	-2.595	61.078
Nordamerika	21.097	19.178	6.244	46.519	-992	45.527
Asien	31.839	6.930	145	38.914	-21	38.893
Übrige Märkte	4.998	4.544	150	9.692	-17	9.675
Umsatzerlöse IFRS 15	104.224	43.429	11.145	158.798	-3.625	155.173
Sonstige Umsatzerlöse	2.673	1.000	17.501	21.174	-3.602	17.572
Umsatzerlöse gesamt	106.897	44.429	28.646	179.972	-7.227	172.745

D.10**Umsatzkosten**

	2020	2019
in Millionen €		
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	-110.916	-123.180
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	-9.181	-9.047
Refinanzierungskosten bei Daimler Mobility	-2.620	-3.114
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-766	-495
Übrige Umsatzkosten	-5.238	-7.744
	-128.721	-143.580

D.11**Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen**

	2020
in Millionen €	
Umsatzkosten	-336
Vertriebskosten	-239
Allgemeine Verwaltungskosten	-194
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-142
	-911

D.12**Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte**

	2020	2019
Mercedes-Benz Cars & Vans ¹	173.866	179.378
Daimler Trucks & Buses	100.404	102.410
Daimler Mobility	12.004	12.811
Zentrale Funktionen & Services	6.864	7.240
	293.138	301.839

¹ Inklusive anteiliger Mitarbeiteranzahl aus einem anteilsmäßig konsolidierten Unternehmen von 2.340 (2019: 2.126) Mitarbeitern.

5. Funktionskosten

Umsatzkosten

Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle [7 D.10](#) dargestellt.

Der Rückgang der Umsatzkosten ist vor allem durch die Produktions- und Kostenanpassungen als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie verursacht.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 1.920 (2019: 1.793) Mio. € sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

Im Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse sind unter anderen Aufwendungen im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen enthalten. Diese beinhalten im Jahr 2020 Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks

im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans von 871 Mio. €. Darüber hinaus umfassen diese auch Kostenoptimierungsprogramme zur Reduktion der Fixkosten (siehe Tabelle [7 D.11](#)). Im Jahr 2019 belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion der X-Klasse die übrigen Umsatzkosten.

Im Segment Daimler Mobility belasteten erhöhte Aufwendungen für Kreditrisikovorsorgen sowie die Wertminderung einer Softwarelösung im Rahmen der Optimierung der IT-Architektur die Umsatzkosten.

Im Vorjahr hatten eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen und Aufwendungen im Zusammenhang mit einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags in Europa und weiteren Märkten zu starken Ergebnisbelastungen in den Umsatzkosten geführt.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2020 auf 11.058 (2019: 12.801) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs-einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im Jahr 2020 betrug die Kosten der allgemeinen Verwaltung 3.534 (2019: 4.050) 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 2020 bei 6.116 (2019: 6.586) Mio. € und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

In allen Funktionskostenbereichen wirkten sich Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen im Zusammenhang mit den im Dezember 2019 mit dem Gesamtbetriebsrat der Daimler AG vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung aus. Die Aufwendungen entfallen im Wesentlichen auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans (605 Mio. €) und auf das Segment Daimler Trucks & Buses (153 Mio. €). Tabelle [7 D.11](#) gibt einen Überblick über die Zusammensetzung dieser Aufwendungen.

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl Beschäftigte

Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2020 enthaltene Personalaufwand beträgt 21.848 (2019: 22.657) Mio. €. Darin sind Löhne und Gehälter von 17.622 (2019: 18.336) Mio. €, Kosten der sozialen Sicherheit von 3.523 (2019: 3.536) Mio. € sowie Kosten der Altersversorgung von 703 (2019: 785) Mio. € enthalten. Die Zahl der im Geschäftsjahr durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter kann Tabelle [7 D.12](#) entnommen werden.

Informationen über die Gesamtbezüge der im Jahr 2020 aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind in [Anmerkung 38](#) enthalten.

6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Erträge kann Tabelle [7 D.13](#) entnommen werden.

Die Erträge aus weiterverrechneten Kosten an Dritte beinhalten Erträge aus Lizenzen und Patenten, weiterverrechnete Frachtkosten und andere weiterverrechnete Erträge, denen Aufwendungen vor allem in den Funktionskosten gegenüberstehen.

Die Fördergelder und Subventionen enthalten überwiegend Erstattungen im Zusammenhang mit laufenden Altersteilzeitverträgen und Fördermittel für alternative Antriebe. In 2020 führte die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland zu Ansprüchen auf die Erstattung von Sozialversicherungsbeiträgen, die hier ausgewiesen sind.

In den Erträgen aus Unternehmenstransaktionen bei konsolidierten Gesellschaften war im Jahr 2019 ein Ertrag von 718 Mio. € aus der Zusammenlegung der Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group enthalten (YOUR NOW).

Im ersten Quartal 2020 entstand im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans aus der Einbringung der Marke smart in das Gemeinschaftsunternehmen smart Automobile Co., Ltd. ein Ertrag von 154 Mio. €, der in den übrigen sonstigen Erträgen ausgewiesen wird. Weitere Informationen können [Anmerkung 13](#) entnommen werden.

Die Zusammensetzung der sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist in Tabelle [7 D.14](#) dargestellt.

Die übrigen sonstigen Aufwendungen beinhalten im Wesentlichen Veränderungen von Rückstellungen für sonstige Risiken. Im Vorjahr waren deutlich höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen enthalten.

D.13

Sonstige betriebliche Erträge

	2020	2019
in Millionen €		
Erträge aus weiterverrechneten Kosten	650	840
Fördergelder und Subventionen	295	122
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	79	75
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	139	173
Erträge aus Unternehmenstransaktionen bei konsolidierten Gesellschaften	-	729
Übrige sonstige Erträge	859	898
	2.022	2.837

D.14

Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2020	2019
in Millionen €		
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-208	-180
Übrige sonstige Aufwendungen	-534	-4.289
	-742	-4.469

D.15**Übriges Finanzergebnis**

	2020	2019
in Millionen €		
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-168	-238
Sonstiges übriges Finanzergebnis	-186	-24
	-354	-262

7. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [7 D.15](#) entnommen werden.

D.16**Zinserträge und Zinsaufwendungen**

	2020	2019
in Millionen €		
Zinserträge		
Nettozinsenertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	2	4
Zinsen und ähnliche Erträge	218	393
	220	397
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-162	-197
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-322	-683
	-484	-880

8. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle [7 D.16](#) entnommen werden.

9. Ertragsteuern

Die Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern kann Tabelle [7 D.17](#) 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 [7 D.18](#) entnommen werden.

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge von in- und ausländischen Unternehmen von 81 Mio. € (2019: 244 Mio. €) enthalten.

D.17**Zusammensetzung des Ergebnisses vor Ertragsteuern**

	2020	2019
in Millionen €		
Inland	418	-4.113
Ausland	5.921	7.943
	6.339	3.830

D.18**Aufteilung des Steueraufwands**

	2020	2019
in Millionen €		
Tatsächliche Steuern		
Inland	-358	-51
Ausland	-2.178	-2.331
Latente Steuern		
Inland	-261	1.127
Ausland	467	134
	-2.330	-1.121

Die Zusammensetzung des latenten Steuerertrags ist in Tabelle **7 D.19** dargestellt.

Bei den inländischen Gesellschaften wurde in den Jahren 2020 und 2019 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 **7 D.20** zeigt eine Überleitungsrechnung vom im Geschäftsjahr erwarteten Steueraufwand zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von unverändert 29,825 % mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

In den Jahren 2020 und 2019 mussten Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern 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.

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 **7 D.21** dargestellt ausgewiesen.

D.19

Zusammensetzung des latenten Steuerertrags

	2020	2019
in Millionen €		
Latente Steuern aus temporären Differenzen	456	-56
Latente Steuern aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	-250	1.317
	206	1.261

D.20

Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

	2020	2019
in Millionen €		
Erwarteter Steueraufwand	-1.891	-1.142
Abweichende ausländische Steuersätze	331	347
Abweichende Gewerbesteuer	39	41
Effekt aus Steuergesetzänderungen	45	-42
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern	-326	-209
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	-311	21
Sonstiges	-217	-137
Ausgewiesener Steueraufwand	-2.330	-1.121

D.21

Aktive und passive latente Steuern

	31. Dezember	
	2020	2019
in Millionen €		
Aktive latente Steuern	6.259	5.803
Passive latente Steuern	-3.649	-3.935
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern	2.610	1.868

D.22**Aufteilung der unsaldierten aktiven und passiven latenten Steuern**

	31. Dezember	
	2020	2019
in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	396	60
Sachanlagen	256	239
Vermietete Gegenstände	2.020	1.990
Vorräte	944	999
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	475	356
Sonstige Aktiva, i.W. übrige finanzielle Vermögenswerte	5.342	5.231
Steuerliche Verlustvorräge und Steuergutschriften	2.629	3.110
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	510	673
Sonstige Rückstellungen	1.864	1.851
Verbindlichkeiten	2.949	3.564
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	798	809
Sonstige Passiva	20	20
	18.203	18.902
Wertberichtigungen	-1.998	-2.075
<i>davon auf temporäre Differenzen</i>	<i>-880</i>	<i>-743</i>
<i>davon auf steuerliche Verlustvorräge und Steuergutschriften</i>	<i>-1.118</i>	<i>-1.332</i>
Aktive latente Steuern, unsaldiert	16.205	16.827
Entwicklungskosten	-3.906	-3.718
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-120	-129
Sachanlagen	-2.666	-2.879
Vermietete Gegenstände	-4.574	-5.220
Vorräte	-66	-58
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-810	-939
Sonstige Aktiva	-426	-361
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-467	-1.044
Sonstige Rückstellungen	-218	-222
Sonstige Passiva	-342	-389
Passive latente Steuern, unsaldiert	-13.595	-14.959
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern	2.610	1.868

Bezüglich der Art der temporären Unterschiede und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorräge und noch nicht genutzter Steuergutschriften ergeben sich vor Saldierung die in Tabelle [7 D.22](#) dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern ist in Tabelle [7 D.23](#) 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 [7 D.24](#) dargestellte Steueraufwand.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern reduzierten sich in der Konzernbilanz im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um 77 Mio. €. Dieser Rückgang ist zum einen auf Währungs-umrechnungen zurückzuführen. Darüber hinaus erfolgte in Höhe von 109 Mio. € eine ergebnisneutrale Auflösung von Wertberichtigungen, die im Jahr 2019 ergebnisneutral über das sonstige Ergebnis gebildet wurden. Gegenläufig stiegen die Wertberichtigungen aufgrund der ergebniswirksamen Bildung von 326 Mio. €. Weitere ergebnisneutrale Veränderungen der Wertberichtigungen resultierten unter anderem aus Anpassungen der Verlustvorräge für Vorjahre, insbesondere aufgrund des Verfalls.

Die Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020 betreffen u. a. die körperschaftsteuerlichen Verlustvorräge (772 Mio. €). Bei den körperschaftsteuerlichen Verlustvorrägen wurden Wertberichtigungen von 3 Mio. € auf Verlustvorräge gebildet, die im Jahr 2021 verfallen, 173 Mio. € auf Verlustvorräge, die im Zeitraum von 2022 bis 2025 verfallen, 43 Mio. € auf Verlustvorräge, die im Zeitraum von 2026 bis 2030 verfallen, 10 Mio. € auf Verlustvorräge, die im Zeitraum von 2036 bis 2040 verfallen sowie 543 Mio. € auf Verlustvorräge, die unbegrenzt vortragsfähig sind. Wertberichtigungen von 46 Mio. € entfallen auf unbegrenzt vortragsfähige Verlustvorräge im Zusammenhang mit Kapitalveräußerungen. Bei den gewerbesteuerlichen Verlustvorrägen in Deutschland entfallen Wertberichtigungen von 162 Mio. € auf unbegrenzt vortragsfähige Verlustvorräge. Darüber hinaus betreffen die Wertberichtigungen zu einem großen Teil auch temporäre Differenzen sowie Verlustvorräge 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 bzw. kann nicht verlässlich belegen, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur Verfügung stehen wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorräge und Steuergutschriften verrechnet werden können. Weil die im IAS 12 geforderte Wahrscheinlichkeit von über 50 % somit nicht erfüllt ist, erfolgte auch in Ländern mit unbegrenzt vortragsfähigen Verlustvorrägen eine Wertberichtigung von aktiven latenten Steuern.

Der Konzern hat in den Jahren 2020 und 2019 im deutschen Organkreis sowie im Jahr 2020 bzw. in Vorjahren in mehreren Tochterunternehmen einiger Länder steuerliche Verluste erwirtschaftet. Nach Verrechnung mit passiven latenten Steuern verbleiben bei diesen Einheiten nicht wertberichtigte aktive latente Steuern von 2.197 Mio. €. Daimler geht davon aus, dass das zukünftige steuerpflichtige Einkommen ausreichen wird, um diese 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 25.122 (2019: 29.988) 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. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuerzahlungen kommen kann, welche die im Abschluss gebildete Vorsorge übersteigen.

Aufgrund von zukünftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassungen der Finanzverwaltungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuererstattungen für vergangene Jahre kommen kann.

D.23

Veränderung des Nettobetrags der aktiven latenten Steuern

	2020	2019
in Millionen €		
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 1. Januar	1.868	259
Latenter Steuerertrag in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	206	1.261
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Eigenkapitalinstrumente/ Fremdkapitalinstrumente	-42	3
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	-345	186
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungs-basierten Pensionsplänen	841	232
Sonstige Veränderung ¹	82	-73
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 31. Dezember	2.610	1.868

¹ Die sonstige Veränderung betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

D.24

Steueraufwand im Eigenkapital

	2020	2019
in Millionen €		
Steueraufwand in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-2.330	-1.121
Steuerertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Konzern-Eigenkapital	454	421
	-1.876	-700

10. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in Tabelle [7 D.25](#) dargestellt.

Zum 31. Dezember 2020 entfallen von den Geschäftswerten 587 (2019: 583) Mio. € auf das Segment Daimler Trucks & Buses, 438 (2019: 433) Mio. € auf das Segment Daimler Mobility und 196 (2019: 201) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans.

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 2020: 4.846 Mio. €; 2019: 5.634 Mio. €). Ferner unterliegen übrige immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von 273 (2019: 273) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen Vertriebsrechte der Fahrzeugsegmente mit unbestimmter Nutzungsdauer und Markenzeichen, die dem Segment Daimler Trucks & Buses zugeordnet sind und deren zeitliche Nutzung unbegrenzt ist. Der Konzern plant, die Nutzung dieser Vermögenswerte unverändert fortzuführen.

Tabelle [7 D.26](#) zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verteilen.

D.25

Immaterielle Vermögenswerte

in Millionen €	Geschäftswerte (erworben)	Entwicklungskosten (selbst geschaffen) ²	Übrige immaterielle Vermögenswerte (erworben) ³	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2019	1.356	18.451	4.884	24.691
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	117	-	66	183
Übrige Zugänge	-	3.083	560	3.643
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-1.386	-790	-2.176
Sonstige Veränderungen ¹	20	6	45	71
Stand 31. Dezember 2019	1.493	20.154	4.765	26.412
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	43	-	-	43
Übrige Zugänge	4	2.515	527	3.046
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-989	-323	-1.312
Sonstige Veränderungen ¹	-56	-14	-91	-161
Stand 31. Dezember 2020	1.484	21.666	4.878	28.028
Abschreibungen/Wertminderungen				
Stand 1. Januar 2019	274	7.194	2.422	9.890
Zugänge	-	1.809	588	2.397
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-1.379	-512	-1.891
Sonstige Veränderungen ¹	2	5	31	38
Stand 31. Dezember 2019	276	7.629	2.529	10.434
Zugänge	-	1.925	639	2.564
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-983	-288	-1.271
Sonstige Veränderungen ¹	-13	-12	-73	-98
Stand 31. Dezember 2020	263	8.559	2.807	11.629
Buchwert zum 31. Dezember 2019	1.217	12.525	2.236	15.978
Buchwert zum 31. Dezember 2020	1.221	13.107	2.071	16.399

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

2 Inklusive aktivierte Fremdkapitalkosten auf Entwicklungskosten von 43 (2019: 31) Mio. €. Die Abschreibungen beliefen sich auf 5 (2019: 16) Mio. €.

3 Zum 31. Dezember 2020 nach Wertminderung einer Softwarelösung im Segment Daimler Mobility von rd. 0,1 Mrd. €.

11. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 35.246 (31. Dezember 2019: 37.143) Mio. € enthalten auch Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Die Entwicklung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte kann Tabelle [7 D.27](#) entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 17 (2019: 52) Mio. € von den Sachanlagen abgesetzt.

D.26

Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2020	2019
in Millionen €		
Umsatzkosten	2.368	2.258
Vertriebskosten	55	50
Allgemeine Verwaltungskosten	110	56
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	31	32
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-	1
	2.564	2.397

D.27

Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)

	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
in Millionen €					
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand 1. Januar 2019	17.656	27.176	30.377	5.667	80.876
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-	-	-	-	-
Übrige Zugänge	626	1.096	1.992	3.517	7.231
Umbuchungen	1.159	1.379	1.479	-3.999	18
Abgänge	-124	-1.029	-881	-170	-2.204
Sonstige Veränderungen ¹	-377	61	105	58	-153
Stand 31. Dezember 2019	18.940	28.683	33.072	5.073	85.768
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	15	37	-	5	57
Übrige Zugänge	536	1.080	1.903	2.022	5.541
Umbuchungen	781	1.160	855	-2.774	22
Abgänge	-116	-1.875	-860	-252	-3.103
Sonstige Veränderungen ¹	-188	-423	-697	-168	-1.476
Stand 31. Dezember 2020	19.968	28.662	34.273	3.906	86.809
Abschreibungen/Wertminderungen					
Stand 1. Januar 2019	8.915	17.675	23.338	-	49.928
Zugänge	402	1.750	2.540	-	4.692
Umbuchungen	-	-3	3	-	-
Abgänge	-69	-902	-745	-	-1.716
Sonstige Veränderungen ¹	-167	50	72	-	-45
Stand 31. Dezember 2019	9.081	18.570	25.208	-	52.859
Zugänge	458	1.885	2.838	9	5.190
Zugänge Wertminderungen ²	141	103	-	214	458
Umbuchungen	-	-	-	-	-
Abgänge	-64	-1.789	-762	-	-2.615
Sonstige Veränderungen ¹	31	-181	-469	-	-619
Stand 31. Dezember 2020	9.647	18.588	26.815	223	55.273
Buchwert zum 31. Dezember 2019	9.859	10.113	7.864	5.073	32.909
Buchwert zum 31. Dezember 2020	10.321	10.074	7.458	3.683	31.536

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

² Die Wertminderungen von 0,5 Mrd. € stehen im Zusammenhang mit der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans.

D.28**Nutzungsrechte**

	31. Dezember	
	2020	2019
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	3.449	3.956
Technische Anlagen und Maschinen	193	187
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	68	91
	3.710	4.234

Tabelle [↗ D.28](#) zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

Die Tabellen [↗ D.29](#), [↗ D.30](#) und [↗ D.31](#) beinhalten ergänzende Angaben im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung.

Weitere Informationen zur Leasingnehmerbilanzierung sind in den [👁 Anmerkungen 1, 24 und 33](#) enthalten.

D.29**Zugänge und Abschreibungen für Nutzungsrechte**

	2020	2019
in Millionen €		
Zugänge zu Nutzungsrechten	658	1.075
Abschreibungen für		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	669	621
Technische Anlagen und Maschinen	38	17
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	43	40
	750	678

D.30**Aufwendungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung**

	2020	2019
in Millionen €		
Zinsaufwand aus Leasingverhältnissen	88	98
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	52	82
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte	17	16
Aufwendungen für variable Leasingzahlungen	46	47

D.31**Zahlungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung**

	2020	2019
in Millionen €		
Gesamter Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen	945	890
Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die nicht in der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden	1.638	1.637

12. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle [7 D.32](#) entnommen werden.

Zum 31. Dezember 2020 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 10.737 Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (31. Dezember 2019: 10.874 Mio. €). Die Verbindlichkeiten stammen aus Transaktionen mit verbrieften zukünftigen Ansprüchen im Zusammenhang mit vermieteten Fahrzeugen (siehe auch [Anmerkung 24](#)).

Leasingzahlungen. Die Fälligkeiten der zukünftigen an Daimler zu leistenden Leasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen können Tabelle [7 D.33](#) entnommen werden.

D.32

Vermietete Gegenstände

in Millionen €

Anschaftungs-/Herstellungskosten

Stand 1. Januar 2019	63.531
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	26.759
Umbuchungen	-
Abgänge	-24.824
Sonstige Veränderungen ¹	906
Stand 31. Dezember 2019	66.372
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Übrige Zugänge	21.998
Umbuchungen	-
Abgänge	-23.024
Sonstige Veränderungen ¹	-2.742
Stand 31. Dezember 2020	62.604

Abschreibungen/Wertminderungen

Stand 1. Januar 2019	14.055
Zugänge ²	9.047
Umbuchungen	-
Abgänge	-8.353
Sonstige Veränderungen ¹	141
Stand 31. Dezember 2019	14.890
Zugänge ²	9.181
Umbuchungen	-
Abgänge	-8.323
Sonstige Veränderungen ¹	-696
Stand 31. Dezember 2020	15.052

Buchwert zum 31. Dezember 2019 51.482

Buchwert zum 31. Dezember 2020 47.552

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

² Hierin enthalten sind Wertminderungen von 0,3 (2019: 0,1) Mrd. €, die im Jahr 2020 überwiegend im Zusammenhang mit der Corona-Krise stehen.

D.33

Fälligkeiten der undiskontierten Leasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen

	31. Dezember	
	2020	2019
in Millionen €		
Fällig		
Innerhalb eines Jahres	7.853	8.353
Zwischen einem und zwei Jahren	6.083	6.529
Zwischen zwei und drei Jahren	2.344	2.656
Zwischen drei und vier Jahren	840	931
Zwischen vier und fünf Jahren	203	235
Nach mehr als fünf Jahren	60	73
	17.383	18.777

13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle 7 D.34 zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle 7 D.35 zeigt die Eckdaten zu den Assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Tabelle 7 D.36 zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

D.34

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
31. Dezember 2020				
At-equity-Buchwert ¹	3.757	1.419	13	5.189
At-equity-Ergebnis ¹	1.073	-280	4	797
31. Dezember 2019				
At-equity-Buchwert ¹	4.349	1.582	18	5.949
At-equity-Ergebnis ¹	1.240	-778	17	479

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

D.35

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Assoziierten Unternehmen

	BBAC	BAIC Motor ³	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
31. Dezember 2020					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
Börsenwert ¹	-	231	-		
At-equity-Buchwert ²	2.431	331	361	634	3.757
At-equity-Ergebnis ²	1.335	-303	61	-20	1.073
Dividendenzahlung an Daimler ⁴	1.718	16	-		
31. Dezember 2019					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
Börsenwert ¹	-	387	-		
At-equity-Buchwert ²	2.519	665	475	690	4.349
At-equity-Ergebnis ²	1.295	40	-114	19	1.240
Dividendenzahlung an Daimler ⁵	1.137	19	-		

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 1.174 Mio. € für 2019 wurde im Jahr 2020 ausbezahlt. Die Auszahlung belief sich auf 1.151 Mio. €.

Die Dividende von 544 Mio. € für 2020 wurde ebenfalls ausbezahlt und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 546 Mio. €.

5 Die Dividende von BBAC von 1.137 Mio. € wurde im Jahr 2019 ausbezahlt. Die Auszahlung belief sich auf 1.131 Mio. €.

D.36**Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen**

	YOUR NOW ²	Übrige	Gesamt
in Millionen €			
31. Dezember 2020			
Höhe des Anteils (in %)	50,0		
Börsenwert	-		
At-equity-Buchwert ¹	544	875	1.419
At-equity-Ergebnis ¹	-317	37	-280
Dividendenzahlung an Daimler	-		
31. Dezember 2019			
Höhe des Anteils (in %)	50,0		
Börsenwert	-		
At-equity-Buchwert ¹	866	716	1.582
At-equity-Ergebnis ¹	-818	40	-778
Dividendenzahlung an Daimler	-		

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

2 Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von YOUR NOW mit einem Zeitversatz von einem Monat ein.

Die Angaben für das At-equity-Ergebnis betreffen für 2020 den Zeitraum vom 1. Dezember 2019 bis 30. November 2020 und für 2019 den Zeitraum vom 1. Februar 2019 bis 30. November 2019.

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 & Vans zugeordnet.

Im zweiten Quartal 2020 beschlossen die Anteilseigner der BBAC die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2019. Der auf Daimler entfallende Betrag von 1.174 Mio. € reduzierte den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Im dritten Quartal 2020 wurde die Dividende ausbezahlt und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 1.151 Mio. €.

Im vierten Quartal 2020 beschlossen die Anteilseigner der BBAC die Auszahlung einer Dividende aus dem laufenden Geschäftsjahr 2020. Der auf Daimler entfallende Betrag von 544 Mio. € reduzierte den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Die Dividende wurde im vierten Quartal 2020 ausbezahlt und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 546 Mio. €.

Im Jahr 2020 führte BBAC Kapitalerhöhungen durch, die den Buchwert der Beteiligung um 361 Mio. € erhöht haben. Daimler plant in den Jahren 2021 und 2022 zusätzliches Eigenkapital von insgesamt 0,1 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 als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein und weist den Buchwert und das Ergebnis in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zu den Konzernwerten aus.

Im ersten Quartal 2020 erfasste der Konzern aufgrund einer Neueinschätzung der Geschäftsentwicklung in Folge der CO-VID-19-Pandemie eine Wertminderung von 150 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor. Im dritten Quartal 2020 wurde eine weitere Wertminderung von 180 Mio. € erfasst. Die Aufwendungen 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 & Vans zugeordnet.

Im Dezember 2019 unterzeichneten u. a. THBV und HERE einen Vertrag, wonach ein Gemeinschaftsunternehmen von Mitsubishi Corporation und Nippon Telegraph and Telephone Corporation einen Anteil von 30% an HERE erwirbt. Der Vollzug der Transaktion erfolgte am 29. Mai 2020 nach Erhalt entsprechender behördlicher Genehmigungen. Bei THBV ergab sich aus der Transaktion ein positiver Ergebniseffekt, welcher anteilig mit 105 Mio. € bei Daimler im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten ist.

Im Verlauf des Jahres 2020 führte die THBV Kapitalmaßnahmen durch, die den Buchwert der Beteiligung in Summe um 177 Mio. € reduziert haben.

In Tabelle [D.37](#) 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.

D.37**Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Assoziierten Unternehmen**

	BBAC ¹		BAIC Motor ²		THBV ³ (HERE)	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Millionen €						
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung						
Umsatzerlöse	21.774	20.177	22.681	22.900	-	-
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	2.900	2.702	1.685	1.739	206	-383
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	-	-	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	3	-7	-32	-134	10	1
Gesamtergebnis	2.903	2.695	1.653	1.605	216	-382
Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert						
Langfristige Vermögenswerte	6.434	6.272	14.550	14.008	1.190	1.131
Kurzfristige Vermögenswerte	8.562	8.874	11.762	13.733	24	467
Langfristige Schulden	1.010	1.008	2.566	3.194	-	-
Kurzfristige Schulden	8.585	8.716	13.047	13.859	-	1
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	5.401	5.422	10.699	10.688	1.214	1.597
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist	2.647	2.657	745	756	361	475
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von	-215	-137	-17	-12	-	-
Sonstige Überleitungseffekte inkl. Geschäftswerte aus At-equity-Bewertung und Wertminderungen auf die Beteiligung	-1	-1	-397	-79	-	-
At-equity-Buchwert	2.431	2.519	331	665	361	475

1 BBAC:

Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 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 vom 1. Januar bis 31. Dezember.
Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember.

YOUR NOW

Im März 2018 hatten der Daimler-Konzern und die BMW Group eine Vereinbarung zur Zusammenlegung ihrer Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste unterzeichnet, mit der Zielsetzung, den Kunden zukünftig ein ganzheitliches Ökosystem an Mobilitätsdiensten anzubieten, das intelligent, nahtlos vernetzt und auf einen Fingertipp zur Verfügung steht.

Nach Freigabe durch die Kartellbehörden im Dezember 2018 wurde die Transaktion am 31. Januar 2019 vollzogen. Die bereits bestehenden Angebote für On-Demand Mobilität in den Bereichen Carsharing, Ride-Hailing, Parking, Charging und Multimodalität wurden in fünf paritätisch seitens Daimler und der BMW Group gehaltene Gemeinschaftsunternehmen zusammengeführt (REACH NOW (Plattform für On-Demand Mobilität und Multimodalität), CHARGE NOW (Laden), FREE NOW (Ride-Hailing), PARK NOW (Parken) und SHARE NOW (Carsharing)).

Zum Jahresende 2019 wurden die Gemeinschaftsunternehmen durch Einbringungen in der YOUR NOW Holding GmbH (YOUR NOW) zusammengeführt, die seitens Daimler und der BMW Group ebenfalls paritätisch gehalten wird. Aus der Einbringung ergaben sich keine Ergebniseffekte. YOUR NOW ist dem Segment Daimler Mobility zugeordnet.

Im Jahr 2020 sind im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen der YOUR NOW Wertminderungen von 92 Mio. € enthalten, die aus geänderten Ergebnisprognosen und der Neuausrichtung der YOUR NOW Gruppe resultieren. Auch im Jahr 2019 waren Wertminderungen auf die eingebrachten Gemeinschaftsunternehmen von 261 Mio. € enthalten, die sich im Wesentlichen aus der Anpassung der Ergebnisprognosen einzelner Mobilitätsdienste ergaben.

In Tabelle [7 D.38](#) sind die zusammengefassten Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen nach Kaufpreisanpassung dargestellt, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren.

D.38**Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen**

	2020	YOUR NOW ¹ 2019
in Millionen €		
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung		
Umsatzerlöse	333	459
Planmäßige Abschreibung	-114	-99
Zinserträge	-	-
Zinsaufwendungen	-6	-9
Aufwendungen/Erträge aus Steuern vom Einkommen und Ertrag	-1	9
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	-546	-597
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	-91	-19
Sonstiges Ergebnis	-	13
Gesamtergebnis	-637	-603
Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert		
Langfristige Vermögenswerte	651	1.002
Kurzfristige Vermögenswerte	1.004	1.249
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	373	892
Langfristige Schulden	149	418
davon langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	2	259
Kurzfristige Schulden	395	457
davon kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	12	3
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	1.111	1.376
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist		
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von	-	-
Sonstige Überleitungseffekte inkl. Geschäftswerte aus At-equity-Bewertung und Wertminderungen auf die Beteiligung	-12	186
At-equity-Buchwert	544	866

¹ Daimler bezieht das anteilige Ergebnis der YOUR NOW Gemeinschaftsunternehmen mit einem Zeitversatz von einem Monat ein.

Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen für 2020 den Zeitraum vom 1. Dezember 2019 bis 30. November 2020 und für 2019 den Zeitraum vom 1. Februar 2019 bis 30. November 2019.

Die Angaben zur Bilanz und zur Überleitung zum At-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 30. November.

Die Werte für das Jahr 2019 wurden aufgrund der Anwendung von IFRS 5 angepasst.

D.39**Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen**

	2020	Assoziierte Unternehmen 2019	2020	Gemeinschafts- unternehmen 2019
in Millionen €				
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert)				
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Geschäften	-11	-29	86	-90
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Geschäften	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	10	-13	-	-
Gesamtergebnis	-1	-42	86	-90

Übrige at-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen

Die Mercedes-Benz AG und Zhejiang Geely Holding Group hatten im Dezember 2019 das Gemeinschaftsunternehmen smart Automobile Co., Ltd. (smart) gegründet. Beide Unternehmen brachten im ersten Quartal 2020 zu gleichen Teilen je 2,7 Mrd. CNY in das Eigenkapital des Gemeinschaftsunternehmens ein. Der Anteil der Mercedes-Benz AG bestand im Wesentlichen aus der Einbringung der Marke smart. Hieraus ergab sich im ersten Quartal 2020 ein positiver Ergebniseffekt von 154 Mio. €, der im sonstigen betrieblichen Ertrag ausgewiesen

wurde. Das Gemeinschaftsunternehmen smart ist dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordnet.

Tabelle [7 D.39](#) zeigt die zusammengefassten aggregierten Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen nach Kaufpreisanpassung und auf quotierter Basis.

Weitere Informationen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind in [Anmerkung 37](#) enthalten.

14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ergibt sich aus Tabelle [7 D.40](#).

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.

Sämtliche Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Die Tabelle [7 D.41](#) zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen zukünftigen Leasingzahlungen sowie die Entwicklung der Leasingzahlungen zum Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen.

Im Jahr 2020 realisierte Daimler einen Ertrag in Höhe von 357 (2019: 343) Mio. € aus der Differenz zwischen den Zugängen zu Finanzierungsleasing-Verträgen und den Buchwerten der zugrunde liegenden Vermögenswerte (insbesondere aus Fahrzeuglieferungen an konsolidierte Gesellschaften).

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste ist in Tabelle [7 D.42](#) dargestellt.

Zum 31. Dezember 2020 entfallen von den Wertberichtigungen 0,4 Mrd. € auf die Erhöhung der Kreditrisikovorsorge, die im Segment Daimler Mobility ergebniswirksam infolge der wirtschaftlichen Entwicklung im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie gebucht wurden. Darüber hinaus wurde bei der Ermittlung der Kreditrisikovorsorge unter anderem auch berücksichtigt, dass aktuell die Zahlungsfähigkeit der Kunden noch durch die im Rahmen von staatlichen und seitens Daimler Mobility angebotenen Programmen positiv beeinflusst ist.

Die Buchwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die in Stufe 2 bzw. 3 ausgewiesen wurden und deren Vertrag angepasst wurde, beliefen sich zum 31. Dezember 2020 auf 2.440 Mio. € (31. Dezember 2019: 387 Mio. €). Darüber hinaus wurden zum 31. Dezember 2020 aufgrund von Vertragsanpassungen Buchwerte von 473 Mio. € von den Stufen 2 bzw. 3 in Stufe 1 umgegliedert (31. Dezember 2019: 314 Mio. €).

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [7 D.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 [6 Anmerkung 33](#) enthalten.

Zum 31. Dezember 2020 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 11.463 (31. Dezember 2019: 8.941) Mio. € als verpfändete Sicherheiten größtenteils für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch [6 Anmerkung 24](#)).

D.40

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	18.013	32.387	50.400	18.963	30.627	49.590
Absatzfinanzierung mit Händlern	13.701	3.171	16.872	21.016	3.573	24.589
Finanzierungsleasing-Verträge	11.446	19.065	30.511	11.461	19.329	30.790
Buchwert (brutto)	43.160	54.623	97.783	51.440	53.529	104.969
Wertberichtigungen	-684	-914	-1.598	-659	-649	-1.308
Buchwert (netto)	42.476	53.709	96.185	50.781	52.880	103.661

D.41**Entwicklung der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen**

	31. Dezember	
	2020	2019
in Millionen €		
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	29.502	30.807
davon fällig		
innerhalb eines Jahres	11.300	12.021
zwischen einem und zwei Jahren	8.178	9.115
zwischen zwei und drei Jahren	5.694	5.197
zwischen drei und vier Jahren	2.711	2.941
zwischen vier und fünf Jahren	1.261	1.117
nach mehr als fünf Jahren	358	416
Nicht garantierte Restbuchwerte	3.996	3.049
Bruttoinvestition	33.498	33.856
Nicht realisierter Finanzertrag	-2.987	-3.066
Buchwert (brutto)	30.511	30.790
Wertberichtigungen	-569	-456
Buchwert (netto)	29.942	30.334

D.42**Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste**

in Millionen €	12-Monatsverluste	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	(Stufe 1)	nicht bonitäts- beein- trächtig	bonitäts- beein- trächtig	
		(Stufe 2)	(Stufe 3)	
Stand zum 1. Januar 2019	389	195	502	1.086
Zuführungen	204	60	228	492
Bewertungsänderungen	11	81	241	333
Inanspruchnahmen	-4	-19	-136	-159
Auflösungen	-179	-72	-199	-450
Veränderung Bewertungsmethode	-	-	-	-
Übertragung nach Stufe 1	72	-51	-21	-
Übertragung nach Stufe 2	-28	57	-29	-
Übertragung nach Stufe 3	-6	-35	41	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	3	3	-	6
Stand zum 31. Dezember 2019	462	219	627	1.308
Zuführungen	200	70	277	547
Bewertungsänderungen	14	144	472	630
Inanspruchnahmen	-28	-23	-171	-222
Auflösungen	-217	-70	-285	-572
Veränderung Bewertungsmethode	-	-	-	-
Übertragung nach Stufe 1	101	-85	-16	-
Übertragung nach Stufe 2	-49	62	-13	-
Übertragung nach Stufe 3	-5	-48	53	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-25	-15	-53	-93
Stand zum 31. Dezember 2020	453	254	891	1.598

D.43**Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

	12-Monatsverluste	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	(Stufe 1)	nicht bonitäts- beein- trächtigt (Stufe 2)	bonitäts- beein- trächtigt (Stufe 3)	
in Millionen €				
31. Dezember 2020				
Brutto-Buchwert	90.399	5.308	2.076	97.783
davon				
nicht überfällig	89.742	3.853	469	94.064
30 Tage und weniger überfällig	641	696	97	1.434
31 bis 60 Tage überfällig	16	557	129	702
61 bis 90 Tage überfällig	-	202	134	336
91 bis 180 Tage überfällig	-	-	472	472
mehr als 180 Tage überfällig	-	-	775	775
31. Dezember 2019				
Brutto-Buchwert	97.557	5.558	1.854	104.969
davon				
nicht überfällig	96.624	3.902	346	100.872
30 Tage und weniger überfällig	930	799	117	1.846
31 bis 60 Tage überfällig	2	639	104	745
61 bis 90 Tage überfällig	1	216	71	288
91 bis 180 Tage überfällig	-	2	561	563
mehr als 180 Tage überfällig	-	-	655	655

15. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen

Bei den verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen mit einem Buchwert von 6.397 (2019: 8.655) 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.

Im Berichtsjahr wurden in Deutschland Asset-Backed Securities (ABS) mit einem Refinanzierungsvolumen von 2,4 Mrd. € emittiert. Die Mercedes-Benz Bank AG hat davon 1,1 Mrd. € an Wertpapieren selbst erworben. Diese Wertpapiere können als Sicherheit für Offenmarktgeschäfte mit der Deutschen Bundesbank genutzt werden. Zum 31. Dezember 2020 betragen diese Sicherheiten 0,8 Mrd. €.

Weitere Angaben zu den verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen erfolgen in [Anmerkung 32](#).

16. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in Tabelle [D.44](#) dargestellt zusammen.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten ausschließlich derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Zum 31. Dezember 2020 waren Forderungen mit einem Buchwert von 529 (2019: 464) 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 [D.45](#) entnommen werden.

Die erwarteten sonstigen Erstattungsansprüche ergeben sich zum überwiegenden Teil aus Gewährleistungsansprüchen gegenüber Lieferanten für gewährte Produktgarantien.

D.44

Übrige finanzielle Vermögenswerte

in Millionen €	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Eigen- und Fremdkapitalanteile	-	1.311	1.311	-	860	860
erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	942	942	-	482	482
erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	369	369	-	378	378
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	423	1.722	2.145	185	1.006	1.191
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	47	27	74	7	20	27
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	2.287	1.107	3.394	2.544	1.461	4.005
	2.757	4.167	6.924	2.736	3.347	6.083

D.45

Übrige Vermögenswerte

in Millionen €	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	527	234	761	618	380	998
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	2.545	79	2.624	3.097	261	3.358
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	198	179	377	232	225	457
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	670	91	761	682	69	751
Übrige	594	328	922	797	351	1.148
	4.534	911	5.445	5.426	1.286	6.712

D.46**Vorräte**

	31. Dezember	
	2020	2019
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.010	3.321
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.629	4.290
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	19.675	21.922
Geleistete Anzahlungen	130	224
	26.444	29.757

D.47**Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

	31. Dezember	
	2020	2019
in Millionen €		
Buchwert (brutto)	10.873	12.575
Wertberichtigungen	-224	-243
Buchwert (netto)	10.649	12.332

18. Vorräte

Die Zusammensetzung der Vorräte kann Tabelle [7 D.46](#) entnommen werden.

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2020 auf 393 (2019: 413) Mio. €. Zum 31. Dezember 2020 betragen die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, 977 (31. Dezember 2019: 1.159) Mio. €; hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Zur Sicherung der Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten ist dem Daimler Pension Trust e.V. zum 31. Dezember 2020 ein in den Vorräten enthaltener Bestand an Geschäfts- und Vorführfahrzeugen des Segments Mercedes-Benz Cars & Vans von 909 Mio. € sicherungsübereignet (31. Dezember 2019: 1.083 Mio. €).

Darüber hinaus waren zum 31. Dezember 2020 Vorräte mit einem Buchwert von 275 (31. Dezember 2019: 302) Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch [Anmerkung 24](#)).

19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann Tabelle [7 D.47](#) entnommen werden.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 35 Mio. € wiesen zum 31. Dezember 2020 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf (31. Dezember 2019: 47 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 ist in Tabelle [7 D.48](#) dargestellt.

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [7 D.49](#) enthalten.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in [Anmerkung 33](#) enthalten.

D.48**Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste**

in Millionen €	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	nicht bonitäts- beeinträchtigt	bonitäts- beeinträchtigt	
	(Stufe 2)	(Stufe 3)	
Stand zum 1. Januar 2019	125	115	240
Zuführungen	38	106	144
Bewertungsänderungen	1	6	7
Inanspruchnahmen	-12	-35	-47
Auflösungen	-39	-60	-99
Veränderung Bewertungsmethode	-	-	-
Übertragung nach Stufe 2	-13	13	-
Übertragung nach Stufe 3	-1	1	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-1	-1	-2
Stand zum 31. Dezember 2019	98	145	243
Zuführungen	26	86	112
Bewertungsänderungen	8	2	10
Inanspruchnahmen	-9	-38	-47
Auflösungen	-18	-58	-76
Veränderung Bewertungsmethode	-	-	-
Übertragung nach Stufe 2	1	-1	-
Übertragung nach Stufe 3	-1	1	-
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-4	-14	-18
Stand zum 31. Dezember 2020	101	123	224

D.49**Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen**

in Millionen €	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	nicht bonitäts- beeinträchtigt	bonitäts- beeinträchtigt	
	(Stufe 2)	(Stufe 3)	
31. Dezember 2020			
Brutto-Buchwert	10.589	284	10.873
davon			
nicht überfällig	8.755	93	8.848
30 Tage und weniger überfällig	976	9	985
31 bis 60 Tage überfällig	198	4	202
61 bis 90 Tage überfällig	111	1	112
91 bis 180 Tage überfällig	170	42	212
mehr als 180 Tage überfällig	379	135	514
31. Dezember 2019			
Brutto-Buchwert	12.177	398	12.575
davon			
nicht überfällig	10.058	192	10.250
30 Tage und weniger überfällig	1.407	13	1.420
31 bis 60 Tage überfällig	207	4	211
61 bis 90 Tage überfällig	99	2	101
91 bis 180 Tage überfällig	168	39	207
mehr als 180 Tage überfällig	238	148	386

20. Eigenkapital

Siehe hierzu auch die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [↗ D.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 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 2019 ergaben sich keine Veränderungen der im Umlauf befindlichen/ausgegebenen Aktien. Der Stand beträgt am 31. Dezember 2020 unverändert zum 31. Dezember 2019 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.

Vom Genehmigten Kapital 2018 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Bedingtes Kapital

Die von der Hauptversammlung am 1. April 2015 erteilte Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen war bis zum 31. März 2020 befristet. Von der Ermächtigung wurde kein Gebrauch gemacht. Das korrespondierende Bedingte Kapital 2015 wurde durch Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 aufgehoben.

Ebenfalls mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 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 8. Juli 2020 ferner beschlossen, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2020).

Von der neuen Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Eigene Aktien

Die von der Hauptversammlung am 1. April 2015 beschlossene Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien lief am 31. März 2020 aus, ohne dass von ihr Gebrauch gemacht worden war.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand erneut ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien im Umfang von bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung, oder – falls dieser Wert geringer ist – des zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien können auch zur Bedienung von ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

Im Umfang von bis zu 5 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats 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 7. Juli 2025 enden muss.

Von der neuen Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

Belegschaftsaktienprogramme

Im ersten Quartal 2020 hat Daimler, analog zum Vorjahr, gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG ohne Nutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung zum Erwerb eigener Aktien vom 1. April 2015 im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 1,1 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 30 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 3,0 Mio. € bzw. 0,10% erworben und an Mitarbeiter ausgegeben (2019: 0,8 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 42 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 2,4 Mio. € bzw. 0,08%).

Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklagen enthalten im Wesentlichen Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien sowie die Aufwendungen aus der Ausübung von bis 2014 ausübbarer 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 leistungsorientierten Versorgungsplänen sowie die darauf entfallenden erfolgsneutralen latenten Steuern in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

Dividende

Nach dem deutschen Aktiengesetz wird die Dividende aus dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Daimler AG (Einzelabschluss) ausgewiesenen Bilanzgewinn ausgeschüttet. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2020 der Daimler AG 1.444 Mio. € (1,35 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2019: 963 Mio. € bzw. 0,90 € 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 [7 D.02](#) dargestellt.

21. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2020 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2017 bis 2020. 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 2016 wurde planmäßig im ersten Quartal 2020 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 [7 D.50](#) entnommen werden.

Tabelle [7 D.51](#) zeigt die Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus Rechten von aktiven Mitgliedern des Vorstands.

Die Angaben in Tabelle [7 D.51](#) stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand. Angaben über die Vorstandsvergütung im Jahr 2020 sind im Vergütungsbericht dargestellt.

[🔗 Zusammengefasster Lagebericht mit Nichtfinanzieller Erklärung](#)

D.50

Effekte aus aktienorientierter Vergütung

	Aufwand		Rückstellung	
	2020	2019	2020	31. Dezember 2019
in Millionen €				
PPSP	-107	-70	189	124
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus der Vorstandsmitglieder	-6	-1	7	3
	-113	-71	196	127

D.51**Aufwendungen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus der aktienorientierten Vergütung von aktiven Mitgliedern des Vorstands**

	Ola Källenius		Martin Daum		Renata Jungo Brünnger	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Millionen €						
PPSP	-1,5	-1,0	-0,9	-0,6	-0,9	-0,8
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-1,3	-0,1	-0,6	-0,1	-0,6	-0,1

	Wilfried Porth		Markus Schäfer ¹		Britta Seeger	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Millionen €						
PPSP	-0,9	-0,8	-0,7	-0,4	-0,9	-0,6
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-0,6	-0,1	-0,6	-0,1	-0,6	-0,1

	Hubertus Troska		Harald Wilhelm ²		Dr. Dieter Zetsche ³	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Millionen €						
PPSP	-0,9	-0,8	-0,6	-0,2	-	-4,4
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-0,6	-0,1	-0,6	-0,1	-	-0,1

	Bodo Uebber ³	
	2020	2019
in Millionen €		
PPSP	-	-2,1
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus	-	-

1 Erstmals in den Vorstand zum 22. Mai 2019 berufen.

2 Erstmals in den Vorstand zum 1. April 2019 berufen.

3 Bestellung zum Vorstand endete am 22. Mai 2019, dienstvertragliche Leistungen wurden bis zum 31. Dezember 2019 gewährt. Aufwand in 2019 enthält auch die vollständige Erdienung der in den Jahren 2017 bis 2019 gewährten Rechte.

Performance-Phantom-Share-Pläne

Im Jahr 2020 hat der Konzern, ebenso wie in den Vorjahren, einen Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) ausgegeben. Im Rahmen des PPSP gewährt Daimler bezugsberechtigten Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom Shares), die nach vier Jahren dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Während der vierjährigen Laufzeit zwischen Zuteilung der vorläufigen Phantom Shares und Auszahlung des Planes am Ende der Laufzeit entfällt auf die Phantom Shares ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Daimler-Aktien ausgeschütteten Dividenden. Der Auszahlungsbetrag am Ende der Laufzeit ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Kennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Daimler-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums am Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Der Erdienungszeitraum beträgt somit vier Jahre. Bei den bestehenden Plänen ist der Kurs der Daimler-Aktie bei Auszahlung auf das 2,5-fache des Kurses bei Gewährung begrenzt. Darüber hinaus ist der Auszahlungsbetrag für die Vorstandsmitglieder zusätzlich auf das 2,5-fache des Zuteilungswertes, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl der Phantom Shares herangezogen wurde, begrenzt. In die Begrenzung des Auszahlungsbetrags für die Vorstandsmitglieder werden auch die Dividendenäquivalente eingerechnet.

Bei den in den Jahren 2015 bis 2020 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 2020 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 [7 D.52](#) 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 leistungs-basierten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Mitarbeiter des Daimler-Konzerns sowie deren Hinterbliebene gebildet. Grundsätzlich variieren die leistungs-basierten Pensionspläne im Konzern entsprechend den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Ländern. Die leistungs-basierten 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 leistungs-basierte 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 die ab dem Jahr 2011 erteilten Zusagen garantiert das Unternehmen mindestens die in einen Kapitalkontenplan eingezahlten Beiträge. Die Auszahlung im Versorgungsfall erfolgt als lebenslange Rente, in zwölf Jahresraten oder als Einmalkapital.

Darüber hinaus bestehen bereits geschlossene reine Leistungszusagen, die größtenteils von der tariflichen Einstufung der Mitarbeiter bei Übergang in die Leistungsphase abhängen und die eine lebenslange Rentenzahlung vorsehen.

Neben den von den inländischen Unternehmen gewährten arbeitgeberfinanzierten Zusagen werden den Beschäftigten von einigen Gesellschaften auch verschiedene Entgeltumwandlungsmodelle angeboten.

Die inländischen Verpflichtungen aus leistungs-basierten 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 Sicherheitstreuhänder.

D.52

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember	
	2020	2019
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	11.047	8.518
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	1.023	1.210
	12.070	9.728

Im Jahr 2018 hat die Daimler AG bestimmte Pensionsverpflichtungen und Planvermögen für Mitarbeiter, die sich bereits im Ruhestand befinden, sowie für deren Hinterbliebene auf die Daimler Pensionsfonds AG (Pensionsfonds) übertragen. Die Durchführung dieser Leistungen wird durch den nicht versicherungsförmig 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 Unterdeckung 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 leistungs-basierten Pensionszusagen sind zum Großteil durch Fondsvermögen gedeckt.

Risiken aus leistungs-basierten Pensionsplänen und Planvermögen

Die allgemeinen Anforderungen an Alters-versorgungsmodelle sind in konzernweit gültigen Richtlinien 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 die Richtlinien im Zusammenhang mit der betrieblichen Altersversorgung freigibt.

Sowohl die Verpflichtungen aus leistungs-basierten Pensionszusagen als auch die Planvermögen können im Zeitablauf Schwankungen unterliegen. Dadurch kann der Finanzierungsstatus negativ oder positiv beeinflusst werden. Die Schwankungen bei den leistungs-basierten 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 Gehaltssteigerungs-raten keinen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich durch die Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern 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 leistungsorientierten Pensionsplänen zu decken.

Grundsätzlich ist der Konzern bestrebt, bei der Neueinführung von betrieblichen Altersversorgungszusagen diese als leistungsorientierte Pläne, die auf Kapitalbausteinen bzw. Beiträgen basieren, oder als Beitragszusagen auszugestalten.

Überleitung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Verpflichtungen

Die Entwicklung der entsprechenden Größen ist in Tabelle [D.53](#) dargestellt.

D.53

Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen

	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 1. Januar	36.195	31.770	4.425	31.645	27.852	3.793
Laufender Dienstzeitaufwand	795	686	109	714	609	105
Zinsaufwand	444	309	135	636	479	157
Beiträge der Teilnehmer des Plans	30	25	5	52	46	6
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen	-50	10	-60	11	1	10
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen	3.830	3.494	336	4.214	3.682	532
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	4	-1	5	-32	-52	20
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	3.784	3.503	281	4.193	3.631	562
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-104	-	-104	-118	-	-118
Geleistete Pensionszahlungen	-1.023	-821	-202	-972	-782	-190
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	-275	12	-287	45	-65	110
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	39.846	35.484	4.362	36.195	31.770	4.425
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar	27.760	24.454	3.306	25.462	22.532	2.930
Verzinsung der Planvermögen	328	233	95	502	387	115
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste (-)	1.148	800	348	1.936	1.584	352
Tatsächliches Ergebnis der Planvermögen	1.476	1.033	443	2.438	1.971	467
Beiträge des Arbeitgebers	788	663	125	663	582	81
Beiträge der Teilnehmer des Plans	30	25	5	51	46	5
Planabgeltungen	-	-	-	-105	-	-105
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-964	-786	-178	-911	-745	-166
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	-220	11	-231	162	68	94
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	28.870	25.400	3.470	27.760	24.454	3.306
Finanzierungsstatus	-10.976	-10.084	-892	-8.435	-7.316	-1.119
versicherungsmathematische Verluste aus Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	-3	-	-3	-	-	-
Bilanzbetrag	-10.979	-10.084	-895	-8.435	-7.316	-1.119
davon in: Übrige Vermögenswerte	68	-	68	83	-	83
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-11.047	-10.084	-963	-8.518	-7.316	-1.202

Zusammensetzung der Planvermögen

Das Planvermögen ist ausschließlich für die Erfüllung der Pensionsverpflichtungen sowie für die Deckung der Aufwendungen für die Verwaltung der Vermögensanlagen vorgesehen. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns ist aus Tabelle 7 D.54 ersichtlich.

Für Eigenkapitalinstrumente und Anleihen stehen infolge ihrer jeweiligen Notierung an einem aktiven Markt in der Regel 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 7 D.55 entnommen werden. Der im Jahr 2020 in der Zeile nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand ausgewiesene Ertrag resultiert im Wesentlichen aus der Schließung eines leistungsorientierten Versorgungsplans in den USA (105 Mio. €), der durch einen beitragsorientierten Plan abgelöst wurde. Der Ertrag wird im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans in den Funktionskosten ausgewiesen.

D.54

Zusammensetzung der Planvermögen

	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Eigenkapitalinstrumente ¹	8.170	7.092	1.078	7.399	6.379	1.020
Staatsanleihen	4.738	3.991	747	5.797	4.895	902
Unternehmensanleihen	11.940	10.759	1.181	11.305	10.355	950
Forderungsbesicherte Anleihen	70	61	9	59	43	16
Anleihen	16.748	14.811	1.937	17.161	15.293	1.868
Sonstige börsennotierte Anlagen	10	3	7	1	-	1
Börsennotierte Anlagen	24.928	21.906	3.022	24.561	21.672	2.889
Alternative Investments ²	376	216	160	424	254	170
Immobilien	482	381	101	488	380	108
Sonstige nicht börsennotierte Anlagen	837	764	73	566	510	56
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.247	2.133	114	1.721	1.638	83
Nicht börsennotierte Anlagen	3.942	3.494	448	3.199	2.782	417
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	28.870	25.400	3.470	27.760	24.454	3.306

1 Einschließlich der Anteile an Renault und Nissan von insgesamt 983 (zum 31.12.2019: 1.188) Mio. €.

2 Alternative Investments umfassen im Wesentlichen Private Equity.

D.55

Pensionsaufwendungen

	2020			2019		
	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-795	-686	-109	-714	-609	-105
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	104	-	104	13	-	13
Nettozinsaufwand	-118	-76	-42	-138	-92	-46
Nettozinsertrag	2	-	2	4	-	4
	-807	-762	-45	-835	-701	-134

Bewertungsprämissen

Der Stichtag für die Bewertung der leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen und der Planvermögen ist grundsätzlich der 31. Dezember. Der Bewertungsstichtag für die laufenden Pensionsaufwendungen ist grundsätzlich der 1. Januar. Die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen unterstellten Prämissen variieren entsprechend der wirtschaftlichen Situation des Landes, in dem die Pensionspläne aufgestellt wurden.

Bei der Berechnung der Pensionsverpflichtungen beruht die Lebenserwartung bei den inländischen Plänen auf den Heubeck-Richttafeln 2018 G. Für die ausländischen Pensionspläne werden vergleichbare landesübliche Bewertungsgrundlagen herangezogen.

Tabelle [D.56](#) 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 leistungs-basierten Verpflichtung die in Tabelle [D.57](#) 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 leistungs-basierte Verpflichtung abgeleitet werden.

Bei der Berechnung der Sensitivität für die Lebenserwartung wird durch pauschale (altersunabhängige) Faktoren für eine Referenzperson eine um ein Jahr höhere bzw. um ein Jahr niedrigere Lebenserwartung erreicht.

Auswirkung auf zukünftige Zahlungsströme

Für das Jahr 2021 plant der Konzern derzeit Zuwendungen an die Planvermögen von 0,8 Mrd. €; die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Geschäftsjahres. Die Pensionszahlungen werden im Jahr 2021 voraussichtlich 1,1 Mrd. € betragen.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungs-basierten Verpflichtungen kann Tabelle [D.58](#) 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 2020 betragen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen insgesamt 1,6 (2019: 1,6) Mrd. €; davon entfielen 1,5 (2019: 1,5) Mrd. € auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger.

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 leistungs-basierte Pläne zu bilanzieren sind. Im Jahr 2020 wurden die künftigen Beiträge für die Gesundheitsfürsorgeleistungen eines Plans in den USA angepasst. Daraus ist ein Ertrag von 147 Mio. € entstanden, der im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans in den Funktionskosten ausgewiesen wird. Tabelle [D.59](#) 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 leistungs-basierte Zusagen üblichen Risiken, insbesondere dem Risiko aus der Veränderung von Abzinsungsfaktoren, ausgesetzt.

D.56**Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen**

	31. Dezember		31. Dezember	
	2020	2019	2020	2019
	Inländische Pensionspläne	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in %				
Abzinsungsfaktoren	0,4	1,0	2,5	3,2
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.

D.57**Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungsbezogenen Verpflichtungen**

		31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
		Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne	Gesamt	Inländische Pensionspläne	Ausländische Pensionspläne
in Millionen €							
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	+ 0,25%	-1.611	-1.448	-163	-1.412	-1.247	-165
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	- 0,25%	1.719	1.549	170	1.490	1.330	160
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	+ 0,10%	118	102	16	113	93	20
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	- 0,10%	-121	-102	-19	-112	-93	-19
Sensitivität für Lebenserwartung	+ 1 Jahr	627	522	105	546	463	83
Sensitivität für Lebenserwartung	- 1 Jahr	-563	-454	-109	-505	-405	-100

D.58**Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsbezogenen Verpflichtungen**

	2020	2019
in Jahren		
Inländische Pensionspläne	17	17
Ausländische Pensionspläne	16	16

D.59**Wesentliche Eckdaten zu Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen**

	2020	2019
in Millionen €		
Barwert der leistungsbezogenen Verpflichtung	1.023	1.210
Beizulegender Zeitwert der Erstattungsansprüche	-	12
Finanzierungsstatus	-1.023	-1.198
Nettoertrag/-aufwand für Gesundheitsfürsorgeleistungen	82	-11

23. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [7 D.60](#) entnommen werden.

Produktgarantien

Daimler gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen und Rückrufaktionen. Hierin enthalten sind auch die Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen sowie Rückrufaktionen, insbesondere für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags. 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 2023 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 2031 erwartet.

Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren

In den Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren werden Aufwendungen für verschiedene Gerichtsverfahren, Ansprüche und behördliche Untersuchungen abgebildet, die insbesondere zu Schadens- und Strafschadensersatzzahlungen, Bußgeldern oder sonstigen kostenintensiven Maßnahmen führen können. Hierin enthalten sind im Wesentlichen Risiken aus gerichtlichen und behördlichen Verfahren im Zusammenhang mit Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2023 erwartet.

Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördlichen Verfahren können [Anmerkung 30](#) entnommen werden.

Übrige

Rückstellungen für übrige Risiken enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen für Rückstellungen für Umweltschutzrisiken, für sonstige Steuern und ertragsteuerliche Nebenleistungen sowie Rückstellungen für Verlustrisiken aus schwebenden Geschäften und diverse Einzelsachverhalte, die sich keiner anderen Gruppe von Rückstellungen zuordnen lassen.

D.60

Rückstellungen für sonstige Risiken

	Produktgarantien	Personal- und Sozialbereich	Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
Stand zum 31. Dezember 2019	8.708	4.248	4.902	3.066	20.924
davon kurzfristig	3.744	1.522	2.498	2.563	10.327
davon langfristig	4.964	2.726	2.404	503	10.597
Zuführungen	3.929	1.826	449	1.560	7.764
Inanspruchnahmen	-3.772	-1.339	-254	-1.378	-6.743
Auflösungen	-266	-163	-416	-431	-1.276
Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren	37	118	10	3	168
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-160	-52	-66	-109	-387
Stand zum 31. Dezember 2020	8.476	4.638	4.625	2.711	20.450
davon kurzfristig	3.995	1.624	1.578	2.137	9.334
davon langfristig	4.481	3.014	3.047	574	11.116

24. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Finanzierungsverbindlichkeiten kann Tabelle [7 D.61](#) entnommen werden.

Hinsichtlich der Informationen über die Fälligkeit der Leasingverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2020 verweisen wir auf [Anmerkung 33](#).

25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten kann Tabelle [7 D.62](#) 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 [7 D.63](#) entnommen werden.

D.61

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	17.806	58.857	76.663	17.806	67.819	85.625
Geldmarktpapiere	664	-	664	3.278	-	3.278
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	19.703	12.688	32.391	23.043	16.768	39.811
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	10.868	3.648	14.516	9.713	3.406	13.119
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	8.819	7.748	16.567	6.911	7.021	13.932
Leasingverbindlichkeiten	678	3.069	3.747	703	3.537	4.240
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	765	529	1.294	1.147	628	1.775
	59.303	86.539	145.842	62.601	99.179	161.780

D.62

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	115	252	367	899	287	1.186
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	26	14	40	45	7	52
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	929	820	1.749	1.138	921	2.059
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	1.565	42	1.607	1.165	33	1.198
Zinsabgrenzungen	885	-	885	1.065	-	1.065
Erhaltene Kautionen	501	511	1.012	568	585	1.153
Übrige	2.606	332	2.938	2.872	279	3.151
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.486	1.705	8.191	6.808	1.818	8.626
	6.627	1.971	8.598	7.752	2.112	9.864

D.63

Rechnungsabgrenzungsposten

	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien	288	560	848	306	565	871
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	975	890	1.865	1.009	927	1.936
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	331	117	448	309	106	415
	1.594	1.567	3.161	1.624	1.598	3.222

D.64**Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten**

	31. Dezember	
	2020	2019
in Millionen €		
Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantien	6.166	6.504
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	1.678	1.337
Vertragsverbindlichkeiten	7.844	7.841
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.627	5.200
Sonstige Rückerstattungsverbindlichkeiten	485	590
Rückerstattungsverbindlichkeiten	5.112	5.790
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	12.956	13.631
davon langfristig	5.787	6.060
davon kurzfristig	7.169	7.571

27. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten kann Tabelle [7 D.64](#) entnommen werden.

28. Übrige Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten kann Tabelle [7 D.65](#) entnommen werden.

D.65**Übrige Verbindlichkeiten**

	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Verbindlichkeiten für Ertragsteuern	1.001	953	1.954	1.128	582	1.710
Verbindlichkeiten für sonstige Steuern	2.214	1	2.215	1.909	–	1.909
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	189	27	216	183	4	187
	3.404	981	4.385	3.220	586	3.806

29. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung

Zum 31. Dezember 2020 beinhaltet der Zahlungsmittelfonds verfügbare beschränkte Finanzmittel von 133 (2019: 64) Mio. €. Die verfügbare beschränkten Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva ist in Tabelle [D.66](#) dargestellt.

Der Rückgang der Rückstellungen im Vergleich zum Vorjahr war maßgeblich auf Vorjahreseffekte zurückzuführen, die im Wesentlichen aus den Rückstellungen für Gewährleistung und Kulanz sowie den Rückstellungen für Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren resultierten. Der Anstieg der Rückstellungen im Vorjahr stand im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge sowie Rückrufaktionen, insbesondere im Zusammenhang mit Takata-Airbags. Darüber hinaus wirkte ein Anstieg der übrigen Rückstellungen insbesondere aufgrund der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im Segment Mercedes-Benz Vans. Der Anstieg der sonstigen übrigen Aktiva und Passiva im Vergleich zum Vorjahr war stark durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie beeinflusst. Positive Effekte resultierten aus den Erstattungsansprüchen und Verbindlichkeiten aus der Umsatzsteuer sowie den Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern, die teilweise durch die negativen Effekte aus den Vertragsverbindlichkeiten kompensiert wurden.

Tabelle [D.67](#) zeigt im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthaltene Zahlungsströme. Im Vorjahr war die Zahlungswirkung einer getätigten off-balance ABS-Transaktion im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit abgebildet. Aus der Transaktion ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 0,9 Mrd. €.

Die in der Überleitung vom Ergebnis vor Ertragsteuern zum Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesenen sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge umfassen im Geschäftsjahr insbesondere den Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sowie eine Wertminderung auf den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor aufgrund einer Neueinschätzung der Geschäftsentwicklung in Folge der COVID-19-Pandemie. Im Vorjahr wirkte insbesondere der Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sowie Effekte aus der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im Segment Mercedes-Benz Vans.

D.66

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva

	2020	2019
in Millionen €		
Rückstellungen	-323	5.217
Finanzinstrumente	-31	104
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	1.007	320
	653	5.641

D.67

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

	2020	2019
in Millionen €		
Gezahlte Zinsen	-158	-725
Erhaltene Zinsen	179	337
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.783	1.202
Erhaltene Dividenden von sonstigem Anteilsbesitz	25	94

D.68

Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten

	2020	2019
in Millionen €		
Cash Flows	-9.503	9.404
Wechselkursänderungen	-7.023	2.130
Marktwertänderungen	-584	157
Sonstige Änderungen	997	5.310

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 die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten von 729 (2019: 701) Mio. €.

Die Tabelle [D.68](#) enthält die Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten unterteilt nach zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Komponenten. Der Rückgang der sonstigen Änderungen gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf die Einführung der Leasingnehmerbilanzierung nach IFRS 16 im Vorjahr zurückzuführen.

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 Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Investorenklagen. 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 oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren

Wie bereits berichtet, waren und sind verschiedene Behörden und Institutionen weltweit aktiv in Form von Anfragen, Untersuchungen, Verfahren und/oder Anordnungen. Diese Aktivitäten beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Behörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf- und Kartellrecht.

In den USA haben Daimler AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) im dritten Quartal 2020 mit verschiedenen Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge abgeschlossen. Bei den US-Behörden handelt es sich um die Umweltschutzbehörden Environmental Protection Agency (»EPA«) und California Air Resources Board (»CARB«), die Environmental and Natural Resources Division des US-amerikanischen Justizministeriums (U.S. Department of Justice »DOJ«), das California Attorney General's Office sowie die US-amerikanische Zoll- und Grenzschutzbehörde (U.S. Customs and Border Protection »CBP«).

Die Behörden vertreten den Standpunkt, dass Daimler sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDS«) in bestimmten seiner US-Dieselfahrzeuge nicht offengelegt habe, und dass einige dieser AECDS unzulässige Abschaltvorrichtungen seien. Im Rahmen der Vergleiche bestreitet Daimler die Vorwürfe der Behörden und räumt keine Haftung ein, hat sich aber bereit erklärt, unter anderem zivilrechtliche Geldstrafen zu zahlen, Service-Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen, erweiterte Gewährleistungen zu übernehmen, ein landesweites Mitigations-Projekt durchzuführen, bestimmte Corporate-Compliance-Maßnahmen vorzunehmen und weitere Zahlungen zu leisten. Das Unternehmen hat mit den US-Behörden vollumfänglich kooperiert. Die Vergleiche stehen unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung des Gerichts. Mit Zustimmung werden sie rechtswirksam. Für die Vergleiche mit den US-Behörden erwartet Daimler Kosten in Höhe von rund 1,5 Milliarden USD. Die geschätzten Kosten für den unten genannten Vergleich in der US-Verbraucher-Sammelklage betragen rund 700 Millionen USD. Weitere Aufwendungen schätzt Daimler auf einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag, um Anforderungen aus diesen Vergleichen zu erfüllen.

Wie bereits berichtet, hat darüber hinaus das DOJ im April 2016 von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt. Daimler hat eine solche interne Untersuchung als Bestandteil einer Untersuchung des DOJ durchgeführt, die Untersuchung durch das DOJ dauert fort. In Kanada führt die kanadische Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (»ECCC«) eine Untersuchung im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen durch. Daimler kooperiert weiterhin mit den Untersuchungsbehörden.

In Deutschland führt die Staatsanwaltschaft Stuttgart Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch. Das im Februar 2019 gegen die Daimler AG eingeleitete förmliche Ordnungswidrigkeitenverfahren schloss sie im September 2019 mit dem Erlass eines Bußgeldbescheids wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung in Höhe von 870 Millionen € ab. Dadurch wurde das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat seit 2018 wiederholt nachträgliche Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge erlassen und Rückrufe sowie zum Teil Erstzulassungsstopps angeordnet. Es vertrat dabei jeweils die Auffassung, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien. Daimler vertritt in dieser Frage eine gegenteilige Rechtsauffassung, hat jedoch seit 2018 (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet, auch bezüglich des Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäfts, und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Gegen die vorgenannten Anordnungen des KBA hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt. Anfang 2021 hat das KBA gegenüber Daimler in bestimmten Verwaltungsverfahren Widerspruchsbescheide erlassen und ist damit den vorgebrachten Argumenten nicht gefolgt. Da Daimler nach wie vor eine gegenteilige Rechtsauffassung vertritt, prüft Daimler derzeit, ob die kontroversen Fragen einer gerichtlichen Klärung zugeführt werden. Ungeachtet dieser Widersprüche und der sich gegebenenfalls anschließenden Klageverfahren

kooperiert Daimler weiterhin vollumfänglich mit dem KBA. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen werden weiter bearbeitet, und für einen erheblichen Teil der Fahrzeuge ist die betreffende Software vom KBA bereits freigegeben worden; die entsprechenden Rückrufe sind insoweit eingeleitet worden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass Software-Updates nachbearbeitet, weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Darüber hinaus befindet sich Daimler weiterhin auch mit dem Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) im Dialog, um die Aufarbeitung der dieselbezogenen Abgasthematik abzuschließen sowie die Abarbeitung der betroffenen Kundenfahrzeuge voranzutreiben. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA und der Diskussionen mit dem Amt und dem Ministerium ist nicht gänzlich auszuschließen, dass im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen werden. Dies gilt seit dem 1. September 2020 auch für zuständige Behörden anderer Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission, die nach der neuen europäischen Typgenehmigungsverordnung Marktüberwachungstätigkeiten durchführen und Maßnahmen ergreifen können, unabhängig vom Ort der ursprünglichen Typgenehmigung.

Die Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler hat in diesem Zusammenhang bei der Europäischen Kommission bereits vor längerer Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt.

Neben den vorgenannten Behörden führen im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen unter anderem nationale Kartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten, das südkoreanische Umweltministerium (Ministry of Environment), die südkoreanische Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission) und die Staatsanwaltschaft Seoul (Südkorea) verschiedene Untersuchungen und/oder Verfahren durch.

Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den zuständigen Behörden und Institutionen.

Diesel-Emissionsverhalten: Verbraucherklagen und sonstige Klagen in den USA, Kanada, Deutschland und weiteren Staaten

Seit Anfang 2016 sind mehrere Verbraucher-Sammelklagen bei US-Bundesbezirksgerichten in den USA anhängig gemacht worden, die vor dem US-Bezirksgericht für New Jersey zu einer konsolidierten Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA zusammengefasst wurden. In der Sammelklage erhoben die Kläger den Vorwurf, Daimler AG und MBUSA hätten Vorrichtungen verwendet, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen. Zudem seien Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen sowie die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden bewusst irreführt worden.

Im dritten Quartal 2020 haben sich Daimler AG und MBUSA mit den Klägervertretern dieser Verbraucher-Sammelklage auf eine einvernehmliche Beilegung geeinigt. Im Rahmen des Vergleichs bestreiten Daimler AG und MBUSA die wesentlichen tatsächlichen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche der Sammelkläger, haben sich aber bereit erklärt, an bestimmte aktuelle und ehemalige Eigentümer und Leasingnehmer von Dieselfahrzeugen Zahlungen zu leisten. Die geschätzten Kosten für den Vergleich betragen rund 700 Millionen USD. Für die oben genannten Vergleiche mit den US-Behörden erwartet Daimler Kosten in Höhe von rund 1,5 Milliarden USD. Weitere Aufwendungen schätzt Daimler auf einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag, um Anforderungen aus diesen Vergleichen zu erfüllen. Der Vergleich mit den US-Verbraucher-Sammelklägern steht noch unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung des Gerichts.

In einer im Januar 2019 vom US-Bundesstaat Arizona eingereichten separaten Klage behauptet der Kläger, dass unter anderem Daimler AG und MBUSA Verbraucher im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht hätten. Verbraucher-Sammelklagen mit gleichartigem Vorwurf wurden gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften im April 2016 zudem in Kanada und seit Mai 2020 im Vereinigten Königreich sowie gegen die Daimler AG im Februar 2019 in Israel eingereicht. In einer im September 2020 durch die Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida eingereichten Klage behauptet die Klägerin, dass unter anderem Daimler AG und MBUSA kommunale Vorschriften über das Verbot der Manipulation von Fahrzeugen und sonstigen Verhaltens dadurch verletzt hätten, dass sie angeblich Vorrichtungen zur Beeinträchtigung der Wirksamkeit von Emissionskontrollsystemen genutzt hätten.

In Deutschland hat eine Vielzahl an Kunden von Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie behaupten, dass die Fahrzeuge mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissions- oder Verbrauchswerte aufwiesen. Sie berufen sich dabei insbesondere auf die Rückrufanordnungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (s. oben). Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Fallzahlen erwarten wir weiterhin einen hohen Klageeingang.

Am 23. Juni 2020 wurde auch in den Niederlanden eine Sammelklage gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften eingereicht. Mit dieser werden vergleichbare Behauptungen wie in den vorgenannten US-amerikanischen und kanadischen Sammelklagen mit Bezug auf alle Euro 5 und 6 Dieselfahrzeuge erhoben, die in der EU zwischen 2009 und 2019 verkauft wurden. Die Klägerin, eine Stiftung nach niederländischem Recht, klagt im Namen niederländischer Anspruchsteller, die per Gesetz ohne eigenes Zutun an der Klage beteiligt sind (Opt-out). Im Laufe des Verfahrens besteht die Möglichkeit, dass sich weitere Anspruchsteller, die ein entsprechendes Fahrzeug auf dem EU-Markt erworben haben, an der Sammelklage durch Abgabe einer Erklärung beteiligen (Opt-in). Die Klägerin hat ferner Anträge auf Feststellung diverser Ansprüche auf Widerruf und Rückabwicklung von Fahrzeugkaufverträgen, auf Austausch der Fahrzeuge und/oder auf Schadensersatz gestellt. Nach gerichtlich gewährter Fristverlängerung haben am 30. Dezember 2020 zwei weitere Stiftungen Klageschriften bei Gericht eingereicht. Das Gericht hat nunmehr über die Verfahrensführerschaft auf der Klägerseite zu bestimmen.

Daimler AG und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften halten die vorgenannten Klagen für unbegründet und werden sich dagegen verteidigen, soweit nicht, wie vorangehend beschrieben, bereits ein Vergleich abgeschlossen wurde.

In Deutschland ist eine Vielzahl an Klagen von Anlegern wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften gegen die Daimler AG anhängig. Ferner begehren einige Anleger außergerichtlich Schadensersatz. Die Anleger behaupten, die Daimler AG habe Insiderinformationen im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten ihrer Dieselfahrzeuge nicht unverzüglich veröffentlicht und zudem falsche und irreführende öffentliche Angaben gemacht. Sie behaupten weiter, der Kaufpreis der von ihnen erworbenen Finanzinstrumente (insbesondere Daimler-Aktien) wäre niedriger gewesen, wenn die Daimler AG pflichtgemäß berichtet hätte. Die Daimler AG hält diese Vorwürfe und Forderungen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen. Sowohl Kläger als auch die Daimler AG haben in diesem Zusammenhang Anträge auf Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gestellt. Am 14. Januar 2021 hat das Landgericht Stuttgart einen Vorlagebeschluss zur Einleitung eines solchen Musterverfahrens vor dem Oberlandesgericht Stuttgart erlassen. Die Daimler AG wird sich auch in diesem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger verteidigen.

Bilanzielle Bewertung der rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Diesel-Emissionsverhalten

Um die Position von Daimler nicht zu beeinträchtigen, werden hinsichtlich der in den beiden vorstehenden Kapiteln beschriebenen rechtlichen Verfahren gemäß IAS 37.92 keine Angaben dazu gemacht, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe Rückstellungen gebildet beziehungsweise Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Für Rückstellungen gilt dies nicht, soweit bereits ein Vergleich oder ein Verfahren abgeschlossen wurde. Eine Eventualverbindlichkeit aus der Sammelklage in den Niederlanden ist derzeit nicht bewertbar.

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadenersatzklagen)

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 sogenannte 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 Kartellrechts-Sammelklagen ihre Klagen in zwei Schriftsätzen, einen im Namen der Verbraucher und einen im Namen der Händler. Am 17. Juni 2019 hat das Gericht die miteinander verbundenen US-Sammelklagen abgewiesen, jedoch mit der Möglichkeit, die Klagen abgeändert wieder einzureichen, und am 15. August 2019 haben die Kläger abgeänderte Klagen mit ähnlichen Behauptungen eingereicht. Am 31. März 2020 hat das Gericht auch diese ersten abgeänderten US-Sammelklagen abgewiesen, jedoch mit der Möglichkeit, die Klagen abgeändert wieder einzureichen. Am 26. Juni 2020 haben die Kläger abermals abgeänderte Klagen eingereicht. Am 23. Oktober 2020 hat das Gericht den Anträgen auf Abweisung dieser abermals abgeänderten Klagen vollumfänglich, mit Entscheidung in der Sache, stattgegeben, wodurch der Rechtsstreit im US-Bezirksgericht beendet worden ist. Die Kläger haben gegen die Klageabweisung Berufung eingelegt. Daimler AG und MBUSA betrachten die in den USA und Kanada anhängigen Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen. Diese Eventualverbindlichkeit ist derzeit nicht bewertbar.

Die Europäische Kommission hat Ende Oktober 2017 vorangekündigte Nachprüfungen bei Daimler in Stuttgart (sowie weitere Nachprüfungen bei anderen Herstellern) durchgeführt. In diesem Zusammenhang hat die Daimler AG bereits vor längerer Zeit einen Kronzeugenantrag gestellt. Im dritten Quartal 2018 hat die Europäische Kommission eine förmliche Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme eingeleitet. Im Rahmen dieser Prüfung hat sie im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet, auf die Daimler fristgerecht erwidert hat. Daimler geht derzeit nicht davon aus, dass sich aus diesem Themenkomplex wesentliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ergeben.

Die Daimler AG und die Daimler Truck AG müssen 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 gegebenenfalls in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden, werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Position von Daimler nicht zu beeinträchtigen.

Sammelklagen Takata-Airbag-Gasgeneratoren

Wie bereits berichtet, sind in Kanada, den USA und in Israel Sammelklagen im Zusammenhang mit Takata-Airbags anhängig, und eine neue Sammelklage ist kürzlich in Argentinien eingereicht worden. Den Klagen liegt der Vorwurf zugrunde, 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, diese nicht schnell genug zurückgerufen zu haben und es versäumt zu haben, einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag-Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Im Einzelnen: Im August 2016 wurde Mercedes-Benz Canada (MB Canada) als weitere Beklagte zu einer vor dem Ontario Superior Court weiterhin anhängigen landesweiten Sammelklage hinzugefügt. Darüber hinaus wurden die Daimler AG und MBUSA im Juni 2017 neben Takata-Gesellschaften in einer landesweiten Sammelklage in den USA als Beklagte benannt, die am Bundesgericht in New Jersey erhoben wurde. Dieses Verfahren wurde im dritten Quartal 2017 im Rahmen einer Verfahrenskonsolidierung mit anderen sogenannten »Multidistrict Litigation« Verfahren an ein Bundesgericht in Florida (Southern District) abgegeben. Weitere Sammelklagen in den USA wurden in das Multidistrict-Verfahren integriert. Eine der »Multidistrict Litigation« Klagen macht auch Ansprüche von Automobilverwertern geltend, die behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil sie die im Rahmen des Takata-Rückrufs geborgenen Airbag-Gasgeneratoren nicht weiter verkaufen können. Im Februar 2019 wurde gegen die Daimler AG und ihren externen israelischen Vertriebspartner (Colmobil) eine landesweite Sammelklage in Israel eingereicht mit der Behauptung, dass die Takata-Rückrufmaßnahmen in Israel unzureichend seien. Im September 2020 wurde Mercedes-Benz Argentina S.A. im Rahmen einer argentinischen Sammelklage verklagt mit der Behauptung, die Takata-Rückruf-Bemühungen in Argentinien seien ungenügend und Kunden seien vor möglichen Mängeln nicht gewarnt worden. 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. Für diesen Sachverhalt wurden Eventualverbindlichkeiten in geringer Höhe angegeben.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen bezüglich aller rechtlichen Verfahren

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 2020 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 2.832 (2019: 1.600) Mio. €. Der Anstieg der Eventualverbindlichkeiten steht im Zusammenhang mit den in [Anmerkung 30](#) beschriebenen rechtlichen Verfahren.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2020 bestehen vertragliche Verpflichtungen aus dem **Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen** von 3.698 (2019: 4.613) Mio. €.

Darüber hinaus hat Daimler zum 31. Dezember 2020 **unwiderrufliche Kreditzusagen** gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Weitere Informationen über die unwiderruflichen Kreditzusagen können [Anmerkung 33](#) entnommen werden.

32. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle 7 D.69 stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen der Finanzinstrumente des Konzerns dar.

Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungsstichtag für den Verkauf

eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt würde. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikatoren für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt; folgende Methoden und Prämissen wurden dabei zugrunde gelegt:

D.69

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Dezember 2020		31. Dezember 2019	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	96.185	98.115	103.661	104.930
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.649	10.649	12.332	12.332
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23.048	23.048	18.883	18.883
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.397	6.397	8.655	8.655
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.314	3.314	5.323	5.323
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.657	2.657	2.858	2.858
Zu Anschaffungskosten bewertet	426	426	474	474
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.311	1.311	860	860
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	942	942	482	482
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	369	369	378	378
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	74	74	27	27
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.145	2.145	1.191	1.191
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	2.942	2.942	3.328	3.328
	142.751	144.681	148.937	150.206
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	142.095	144.972	157.540	159.288
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.378	12.378	12.707	12.707
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	40	40	52	52
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	367	367	1.186	1.186
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.065	8.065	8.491	8.491
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.627	4.627	5.200	5.200
	167.572	170.449	185.176	186.924

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 abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet.

Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2020 bzw. 31. Dezember 2019 hätten aufgenommen werden können.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Aufgrund der kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos dieser Finanzinstrumente wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte

Die *Verzinslichen Wertpapiere* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die ähnlichen Geldanlagen werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet und keiner Bemessungshierarchie zugeordnet, da der Buchwert aufgrund der kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos einen angemessenen Näherungswert für den beizulegenden Zeitwert darstellt.

Die *Eigenkapitalanteile* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Eigenkapitalanteile, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind in Tabelle 7 D.69 ersichtlich und bestehen zum einen aus der Tranche der Anteile an Aston Martin Lagonda Global Holdings plc, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, und zum anderen aus den Anteilen an Farasis Energy (Ganzhou) Co. Ltd. sowie an BAIC BluePark New Energy Technology Co. Ltd. Die übrigen Anteile, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, entfallen auf weitere einzeln nicht wesentliche Gesellschaften. Für die zum 31. Dezember 2020 ausgewiesenen Eigenkapitalanteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Verzinsliche Wertpapiere und Eigenkapitalanteile wurden mit Börsenkursen zum Ende der Berichtsperiode 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 stehen. Die Marktwerte werden mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle, wie z.B. Discounted-Cash-Flow- oder Multiplikator-Modelle, berechnet.

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 *derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, umfassen:

- derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken 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 abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken. 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 und Ausfallrisiken bestimmt.

Die *sonstigen Forderungen und übrigen finanziellen Vermögenswerte* werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos 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, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken 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.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten enthalten Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die Finanzinstrumente darstellen. Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften sind grundsätzlich als kurzfristig anzusehen. Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Für Erläuterungen zu diesen Finanzinstrumenten, sowie zu *derivativen Finanzinstrumenten, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, wird auf die Ausführungen unter verzinliche 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 vergleichbaren 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 Tabelle 7 D.70 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 7 D.71 zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind.

Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

Für die Ermittlung des Kreditrisikos aus derivativen Finanzinstrumenten, die der Bemessungshierarchie Stufe 2 zugeordnet sind, wird auf die auf Nettobasis gesteuerten Portfolien abgestellt.

Tabelle 7 D.72 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.

D.70

Angaben zu bilanzierten derivativen Finanzinstrumenten, die einer rechtlich durchsetzbaren Global-Netting-Vereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung unterliegen

	31. Dezember 2020			31. Dezember 2019		
	Brutto- und Nettobeträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen	Nettobeträge	Brutto- und Nettobeträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen	Nettobeträge
in Millionen €						
Übrige finanzielle Vermögenswerte ¹	2.219	-270	1.949	1.218	-542	676
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ²	407	-270	137	1.238	-542	696

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).

D.71**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	31. Dezember 2020				31. Dezember 2019			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Verzinsliche Wertpapiere	5.971	4.243	1.728	-	8.181	5.254	2.927	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.314	1.590	1.724	-	5.323	2.396	2.927	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.657	2.653	4	-	2.858	2.858	-	-
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.311	736	276	299	860	275	270	315
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	942	665	156	121	482	205	158	119
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	369	71	120	178	378	70	112	196
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	74	-	73	1	27	-	27	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.145	-	2.145	-	1.191	-	1.191	-
	9.501	4.979	4.222	300	10.259	5.529	4.415	315

Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	40	-	40	-	52	-	52	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	367	-	367	-	1.186	-	1.186	-
	407	-	407	-	1.238	-	1.238	-

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.

D.72**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	31. Dezember 2020				31. Dezember 2019			
	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	98.115	-	98.115	-	104.930	-	104.930	-
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten								
Finanzierungsverbindlichkeiten	144.972	69.468	75.504	-	159.288	66.203	93.085	-
davon Anleihen	79.254	69.083	10.171	-	87.139	65.187	21.952	-
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	16.727	385	16.342	-	14.024	1.016	13.008	-
davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	48.991	-	48.991	-	58.125	-	58.125	-

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.

D.73**Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien**

	31. Dezember	
	2020	2019
in Millionen €		
Aktiva		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	103.308	108.344
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	66.243	73.327
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.649	12.332
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23.048	18.883
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	426	474
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	2.942	3.328
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	4.256	5.805
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	3.314	5.323
Eigen- und Fremdkapitalanteile	942	482
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	3.100	3.263
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.657	2.858
Eigen- und Fremdkapitalanteile	369	378
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte ²	74	27

Passiva

Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	167.066	183.831
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.378	12.707
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	142.095	157.540
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	7.966	8.384
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.627	5.200
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ²	40	52

1 Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen von 29.942 (2019: 30.334) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

2 Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten, 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 Leasingverhältnissen von 3.747 (2019: 4.240) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

4 Hierin nicht enthalten sind Finanzgarantien von 99 (2019: 107) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

Bewertungskategorien

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien, sind in Tabelle [7 D.73](#) dargestellt.

Die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der Tabelle [7 D.73](#) nicht enthalten, da diese Finanzinstrumente keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

Nettogewinne oder -verluste

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigten Nettogewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind) können Tabelle [7 D.74](#) entnommen werden.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigen- und Fremdkapitalinstrumente beinhalten im Wesentlichen Gewinne und Verluste aus der Bewertung dieser Instrumente.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten 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 (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen (inklusive Wertaufholungen) von 824 (2019: 551) Mio. €, die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind. Daneben sind Währungskursgewinne und -verluste enthalten.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) umfassen im Wesentlichen Wechselkurseffekte.

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

Tabelle [7 D.75](#) stellt die Gesamtzinserträge und -aufwendungen für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten dar, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Qualitative Beschreibungen zur Bilanzierung und zum Ausweis von Finanzinstrumenten (einschließlich derivativer Finanzinstrumente) sind in [Anmerkung 1](#) enthalten.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten**Einsatz von Derivaten**

Derivative Finanzinstrumente werden bei Daimler ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft, aus Refinanzierungsaktivitäten oder aus dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken, die als

Risikokategorien definiert wurden. Zur Absicherung werden vor allem Devisentermingeschäfte, Zins-Währungsswaps, Zins-swaps, Optionen und Warentermingeschäfte eingesetzt.

Tabelle 7 D.76 zeigt die Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte.

D.74**Nettogewinne/-verluste**

	2020	2019
in Millionen €		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigen- und Fremdkapitalinstrumente	-30	-79
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten ¹	182	-150
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	1	3
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	-1	3
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	-1.219	-493
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	-103	204

1 Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind; diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

D.75**Gesamtzinserträge und -aufwendungen**

	2020	2019
in Millionen €		
Gesamtzinserträge	5.261	5.876
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	5.210	5.719
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	51	157
Gesamtzinsaufwendungen	-2.658	-3.550
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	-2.658	-3.550
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	-

D.76**Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte**

	Währungsrisiko		Zinsrisiko		Rohstoffpreisrisiko
	Cash Flow Hedges ¹	Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	Cash Flow Hedges ²	Fair Value Hedges ²	Cash Flow Hedges ¹
in Millionen €					
31. Dezember 2020					
Buchwert der Sicherungsinstrumente					
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	264	-	14	122	23
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	392	-	67	1.249	14
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	51	-	51	11	2
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	107	-	125	20	-
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts³	1.230	-	72	709	29
31. Dezember 2019					
Buchwert der Sicherungsinstrumente					
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	76	-	10	62	37
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	64	-	20	907	15
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	817	-	72	8	2
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	147	-	94	46	-
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts³	-1.558	-1	-204	848	113

1 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Devisentermingeschäfte, Währungsoptionen und Währungsswaps sowie Warentermingeschäfte.

2 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Zinsswaps, Zins-Währungsswaps.

3 Sicherungsgewinne/-verluste, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

D.77**Fair Value Hedges**

	Zinsrisiko	
	2020	2019
in Millionen €		
Buchwerte der gesicherten Grundgeschäfte		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	13.170	13.831
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	13.921	28.407
davon sicherungsbedingte Anpassungen		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	548	461
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	634	478
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹	-712	-846
Kumulierter Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus inaktiven Sicherungen, der in der Bilanz verbleibt	26	-40

¹ Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

D.78**Ineffektivität von Fair Value Hedges**

	Zinsrisiko	
	2020	2019
in Millionen €		
Umsatzkosten	-	-
Zinsaufwendungen	-3	2

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 können Tabelle [7 D.77](#) entnommen werden.

Die Effekte, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung entfielen (hedge-ineffektiver Teil), sind in Tabelle [7 D.78](#) 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 Rohstoffpreisen.

Daimler sichert teilweise auch das Fremdwährungsrisiko ausgewählter Beteiligungen durch den Einsatz derivativer oder nicht-derivativer Finanzinstrumente ab.

Die Beträge der mit Cash Flow Hedges gesicherten Grundgeschäfte und der Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe können Tabelle [7 D.79](#) entnommen werden.

Die Gewinne und Verluste aus Cash Flow Hedges sowie die Effekte, die auf den unwirksamen Teil (hedge-ineffektiver Teil) der Absicherungen entfielen, sind in Tabelle [7 D.80](#) dargestellt.

Bei den Cash Flow Hedges wurde in 2020 für ein Nominalvolumen von 4.325 Mio. € die Designation abgebrochen, da die mit diesen Instrumenten gesicherten Zahlungsströme nicht mehr als hochwahrscheinlich eingestuft werden konnten. Der zum überwiegenden Teil auf die COVID-19 Pandemie entfallende Abbruch dieser Derivate betrifft im Wesentlichen Zahlungsströme in US-Dollar, Britische Pfund und Kanadische Dollar und führte zu einer Umgliederung aus der Rücklage für derivative Finanzinstrumente in die Umsatzerlöse von 26 Mio. € (Verluste) und in die Umsatzkosten von 2 Mio. € (Gewinne).

D.79**Cash Flow Hedges und Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe**

	2020			2019		
	Währungs- risiko	Zins- risiko	Rohstoff- preisrisiko	Währungs- risiko	Zins- risiko	Rohstoff- preisrisiko
in Millionen €						
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹	-1.192	-72	-30	1.533	204	-115
davon Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	-			1		
Stand der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (vor Steuern)						
Laufende Absicherungen	491	-124	38	-745	-78	53
davon Absicherungen von Währungsrisiken aus dem Fahrzeuggeschäft ²	-28	-	-5	-401	-	-17
Abgebrochene/abgelaufene Absicherungen	-270	-	-	-271	-3	-
davon Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	-270			-270		

1 Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte, die als Grundlage für die Erfassung einer Unwirksamkeit der Absicherung herangezogen wurden.

2 Dedesignation und Neudesignation von Sicherungsgeschäften mit Wirkung zum 1. Januar 2019 differenziert nach Mercedes-Benz Cars & Vans sowie Daimler Trucks & Buses. Weitere Informationen dazu können dem Abschnitt zum Wechselkursrisiko Anmerkung 33 entnommen werden.

D.80**Gewinne und Verluste von Cash Flow Hedges und von Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe**

	2020			2019		
	Umsatz- erlöse	Umsatz- kosten	Übriges Finanz- ergebnis	Umsatz- kosten	Zinsauf- wendungen	Umsatz- kosten
in Millionen €						
Posten in der Gewinn- und Verlustrechnung, in dem die Ineffektivität und die Umbuchungen enthalten sind						
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden ¹	934	4	244	53	19	30
Hedge Ineffektivität, die in der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten ist	44	4	-	-	-	-1
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	26	-1	-	-	-	1
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat ²	221	-	-244	-64	-52	-
2019						
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden ¹	-1.414	2	-121	-84	-120	114
Hedge Ineffektivität, die in der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten ist	-27	-	-	-	-	-1
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	13	-	-	-	1	-2
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat ²	791	-	118	43	84	-

1 Die Umfänge im übrigen Finanzergebnis entfallen mit 0 (2019: -1) Mio. € auf die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe.

2 Die Umfänge im übrigen Finanzergebnis entfallen mit 0 (2019: -3) Mio. € auf die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe.

D.81**Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente**

in Millionen €

Stand 1. Januar 2019	-95
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-1.616
Währungsrisiko	-1.533
Zinsrisiko	-197
Rohstoffpreisrisiko – Anschaffung von Vorräten	114
Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	1.050
Währungsrisiko	922
Zinsrisiko	128
Umgliederung in die Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte (vor Steuern)	-71
Währungsrisiko – Beschaffungsvorgänge	-3
Rohstoffpreisrisiko – Anschaffung von Vorräten	-68
Sonstige Veränderungen	–
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	186
Stand 31. Dezember 2019	-546
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	1.266
Währungsrisiko	1.163
Zinsrisiko	72
Rohstoffpreisrisiko – Anschaffung von Vorräten	31
Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-117
Währungsrisiko	-1
Zinsrisiko	-116
Umgliederung in die Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte (vor Steuern)	6
Währungsrisiko – Beschaffungsvorgänge	43
Rohstoffpreisrisiko – Anschaffung von Vorräten	-37
Sonstige Veränderungen	4
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	-347
Stand 31. Dezember 2020	266

Tabelle **➔ D.81** zeigt die Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (ohne Rücklagen für die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe).

Die Rücklagen für derivative Finanzinstrumente enthalten Rücklagen für Hedgekosten von -7 (31. Dezember 2019: 0) Mio. €.

Der Stand der Rücklagen für die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe lag bei 189 (2019: 189) Mio. €.

Die Fälligkeiten der derivativen Finanzinstrumente entsprechen grundsätzlich denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Die Realisierung der Grundgeschäfte wird korrespondierend zu den in der Tabelle **➔ D.82** ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Zum 31. Dezember 2020 hatte Daimler derivative Finanzinstrumente mit einer maximalen Laufzeit von 38 (2019: 48) Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente

Tabelle **➔ D.82** zeigt die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern eingesetzt hat, um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

Tabelle **➔ D.83** zeigt die Durchschnittspreise der Sicherungsinstrumente 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.

D.82**Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente**

	31. Dezember 2020				31. Dezember 2019			
	Fälligkeiten der Nominalbeträge				Fälligkeiten der Nominalbeträge			
	<1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt	<1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt
in Millionen €								
Währungsrisiko	22.985	7.349	-	30.334	26.945	10.877	-	37.822
Zinsrisiko	14.999	32.673	8.249	55.921	20.421	42.215	7.654	70.290
Fair Value Hedges	8.710	16.836	7.457	33.003	12.653	29.805	7.654	50.112
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind								
in der Währung USD	5.273	4.869	1.772	11.914	7.608	10.058	1.969	19.635
in der Währung GBP	-	2.002	-	2.002	294	2.319	-	2.613
Cash Flow Hedges	6.289	15.837	792	22.918	7.768	12.410	-	20.178
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind ¹								
in der Währung USD	2.331	7.818	672	10.821	3.560	6.655	-	10.215
in der Währung GBP	501	1.612	-	2.113	217	1.117	-	1.334
Rohstoffpreisrisiko	159	69	-	228	259	140	-	399

1 Die Höhe des von der Reform der Benchmark-Zinssätze direkt betroffenen Risiko-Exposures in Cash Flow Hedges stimmt wegen der grundsätzlichen Sicherungsquote von 1 im Wesentlichen mit den ausgewiesenen Nominalwerten der Sicherungsinstrumente überein. Weitere Informationen zur Reform der Benchmark-Zinssätze können Anmerkung 33 entnommen werden.

D.83**Durchschnittspreise Sicherungsinstrumente für wesentliche Risiken**

	31. Dezember	
	2020	2019
Währungsrisiko		
USD je €	1,15	1,17
CNY je €	8,06	8,14
GBP je €	0,90	0,88
Zinsrisiko		
Fair Value Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz - €	0,98 %	-0,92 %
Durchschnittlicher Zinssatz - USD	1,97 %	-0,21 %
Cash Flow Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz - €	-0,23 %	-0,84 %
Durchschnittlicher Zinssatz - USD	-1,00 %	-0,57 %
Rohstoffpreisrisiko		
Platin (in € je Feinunze)	905	814
Palladium (in € je Feinunze)	1.980	1.245

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 Risikocontrollings 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.

D.84

Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten, unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien

Anmerkung	Maximale Risikoposition 2020	Maximale Risikoposition 2019
in Millionen €		
	29.445	27.538
Liquide Mittel		
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	96.185
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	10.649
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	2.145
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	16	74
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	16	2.942
Unwiderrufliche Kreditzusagen		2.109
Finanzgarantien		563
		2.038
		728

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 bzw. dem Liquiditätsmanagement 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 zum Bilanzstichtag (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 [D.84](#) sind die maximalen Risikopositionen zum Bilanzstichtag 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 auf dem erwarteten Kreditrisiko basierenden Wertminderungsmodells der Stufe 1 zugeordnet.

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 Mobility 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 setzt sich aus den Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegenüber Händlern und Endkunden sowie dem kreditrisikobehafteten Teil des Operating-Lease-Portfolios zusammen. 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 Mobility 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 2020 betrug die Kreditpositionen der 15 größten Kunden nicht mehr als 3,4% des Portfolios (2019: 4,4%).

Im Rahmen seiner Finanzdienstleistungsaktivitäten hält der Konzern für Einzelgeschäfte Kreditsicherheiten, deren Marktwert das tatsächliche Kreditrisiko begrenzt. 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 Mobility das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten, z. B. durch Anzahlungen von Kunden.

Im Hinblick auf die Beurteilung des Ausfallrisikos werden zur Bewertung der Bonität von Privatkunden und Kleinunternehmen Scoringsysteme eingesetzt. Die Bewertung von Großkunden erfolgt durch interne Ratinginstrumente. Beide Bewertungsverfahren benutzen, falls verfügbar, Informationen externer Kreditagenturen. Die Ergebnisse des Scorings und Ratings, ebenso wie die Verfügbarkeit von Sicherheiten und von anderen risikomindernden Instrumenten, wie z. B. Anzahlungen, Garantien und in geringerem Umfang Restschuldversicherungen, sind wesentliche Bestandteile der Kreditentscheidung.

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. Aufgrund der COVID-19-Pandemie kam es im Jahr 2020 insbesondere bedingt durch staatliche und seitens Daimler Mobility angebotene Unterstützungsprogramme für Kunden in einigen Märkten zu Modifikationen von finanziellen Vermögenswerten bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen. Die Ausgestaltung der Programme führte dazu, dass diese Modifikationen jedoch als nicht wesentlich eingestuft wurden.

Zu Beginn der COVID-19-Pandemie wurde sehr zeitnah eine Krisenrichtlinie verfasst, die Regelungen darüber beinhaltet, wie die Kunden möglichst flexibel, aber risikomanagementorientiert, mit Stundungen während der Krise unterstützt werden können. Die Entwicklung des Kreditrisikos war Gegenstand aller Krisenabsatzungen bei Daimler Mobility seit Beginn der Pandemie. Darüber hinaus hat eine Collection Task Force die bestmögliche Vorbereitung der Inkasso-Aktivitäten gesteuert.

Die Wertberichtigungsquote stieg aufgrund erhöhter Kreditrisikoversorge vor dem Hintergrund der verschlechterten volkswirtschaftlichen Prognosen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie und aufgrund von staatlichen und seitens Daimler Mobility angebotenen Unterstützungsprogrammen für die Kunden gegenüber dem Vorjahreswert deutlich an.

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in [Anmerkung 14](#) enthalten. Informationen zur Bewertung der erwarteten Kreditverluste finden sich in [Anmerkung 1](#).

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 Kunden 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 Kunden etabliert Daimler Kreditlimits und begrenzt das Kreditrisiko durch folgende Sicherheiten:

- Kreditversicherungen,
- erstklassige Bankgarantien und
- Akkreditive.

Diese Vorgehensweisen sind in einer konzernweit gültigen Exportkreditrichtlinie definiert.

Bei der Bildung einer Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen der Stufe 2 zugeordnet werden und damit die über die gesamte Laufzeit erwarteten Kreditverluste bereits bei der erstmaligen Erfassung berücksichtigt 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 Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement 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 2020 und 2019 ist Daimler in nur geringem Ausmaß einem Kreditrisiko ausgesetzt.

Unwiderrufliche Kreditzusagen

Insbesondere das Segment Daimler Mobility ist Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen gegenüber Endkunden und Händlern ausgesetzt. Zum 31. Dezember 2020 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen auf 2.109 (2019: 2.038) 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 2020 auf 563 (2019: 728) Mio. € und beinhalten zum 31. Dezember 2020 bereits gebildete Verbindlichkeiten von 99 (2019: 107) Mio. €. Finanzgarantien stellen vertragliche Vereinbarungen dar; dabei garantiert der Konzern als Garantiergeber im Allgemeinen, dass er im Fall der Nichterfüllung der Zahlungsverpflichtung durch den Hauptschuldner dem Garantiennehmer den entstandenen Verlust bis zu einer, in der Regel, vertraglich vereinbarten Höhe 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.

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 2020 betrug die Liquidität 29,4 (2019: 27,5) Mrd. €. Im Jahr 2020 ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse im Zusammenhang mit dem operativen Geschäftsverlauf im Industriegeschäft. Zudem wirkten die erhaltenen Dividenden von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. positiv auf die Liquidität. Zahlungsmittelabflüsse resultierten insbesondere aus den getätigten Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen und den gezahlten Ertragsteuern. Der insbesondere durch die Corona-Krise bedingte Rückgang des Portfolios führte bei Daimler Mobility zu Zahlungsmittelzuflüssen (netto) aus den Leasing- und Absatzfinanzierungsaktivitäten. Darüber hinaus 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.

Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt Daimler grundsätzlich ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert Daimler Geldmarktpapiere, Anleihen (einschließlich Green Bonds), Schuldscheindarlehen 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. Seit Juli 2018 steht Daimler eine mit einem Konsortium internationaler Banken geschlossene syndizierte Kreditlinie mit einem Volumen von 11 Mrd. € zur Verfügung. Nach Ausübung

einer Verlängerungsoption um ein weiteres Jahr gewährt sie Daimler zusätzliche finanzielle Flexibilität bis zum Jahr 2025. Die Kreditlinie ist zum 31. Dezember 2020 ungenutzt. Des Weiteren wurde Anfang April 2020 eine zusätzliche Kreditlinie von 12,0 Mrd. € mit einem internationalen Bankenkonsortium vereinbart. Nach Durchführung von Kapitalmarkttransaktionen, die zu einer Reduktion dieser Kreditlinie führten, beläuft sich der verfügbare Betrag zum 31. Dezember 2020 auf 8,8 Mrd. €.

Auch die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank werden als weitere Refinanzierungsquelle genutzt.

Die in Tabelle [7 D.85](#) dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien per 31. Dezember 2020 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen können.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält auch [Anmerkung 24](#).

D.85

Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹

	Gesamt	2021	2022	2023	2024	2025	≥ 2026
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	153.433	61.924	32.742	18.635	9.377	7.313	23.442
davon Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	4.195	746	597	497	405	347	1.603
Derivative Finanzinstrumente ³	457	320	93	16	23	-2	7
davon mit Bruttoausgleich	289	204	50	8	22	-2	7
Zahlungsmittelabflüsse	15.198	12.652	1.818	271	337	-	120
Zahlungsmittelzuflüsse	-14.909	-12.448	-1.768	-263	-315	-2	-113
davon mit Nettoausgleich	168	116	43	8	1	-	-
Zahlungsmittelabflüsse	168	116	43	8	1	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	12.378	12.368	3	5	2	-	-
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzung und Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien	7.207	5.525	728	354	304	109	187
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.627	4.627	-	-	-	-	-
Unwiderrufliche Kreditzusagen ⁵	2.109	2.109	-	-	-	-	-
Finanzgarantien ⁶	563	563	-	-	-	-	-
	180.774	87.436	33.566	19.010	9.706	7.420	23.636

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 Zinszahlungen 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 Zinszahlungen zusammen.
- 3 Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Zahlungen der derivativen finanziellen Verbindlichkeiten dargestellt.
- 4 Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.
- 5 Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.
- 6 Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.

Länderrisiko

Das Länderrisiko beschreibt 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.

Daimler begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (z. B. für Hartwährungsportfolios von Finanzdienstleistungsgesellschaften). 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 Kapitalmarktinformationen zu Länderrisiken berücksichtigt werden.

Finanzmarktrisiken

Daimler ist aufgrund seiner weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen sowie Rohstoffpreisrisiken ausgesetzt. 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 (Netto-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. 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). Netto-Exposures bilden die Grundlage der Sicherungsstrategien und werden regelmäßig aktualisiert.

Bestimmte bestehende Benchmark-Zinssätze, darunter diejenigen der London Interbank Offer Rate (für USD, GBP, CHF und JPY), werden bis Ende 2021 umfassend international reformiert. Dies hat zur Folge, dass diese Zinssätze schrittweise abgeschafft und durch alternative risikofreie Referenzsätze ersetzt werden sollen. Alternative Zinssätze werden in den jeweiligen Rechtsordnungen bzw. Währungen auf nationaler Ebene entwickelt; sie können sich in ihrer Struktur, Methodik und Veröffentlichungszeiträumen unterscheiden.

Die bestehenden Benchmark-Zinssätze werden trotz der Marktunsicherheit weiterhin als Referenzzinssätze in den Finanzmärkten verwendet und fließen in die Bewertung der Finanztransaktionen ein. Dies gilt auch für Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen mit Fälligkeit nach Ende 2021. Da die EURIBOR-Reform bereits umgesetzt wurde, basiert der wesentliche Teil der Zinsrisiko-Sicherungsbeziehungen, der von der Benchmark-Reform betroffen ist, auf den Währungen USD und GBP.

Daimler nimmt an, dass die Umstellung der Referenzzinsen in den Grundgeschäften und Sicherungsinstrumenten identisch und ohne wesentlichen zeitlichen Verzug erfolgen wird. Daimler sieht daher den wirtschaftlichen Zusammenhang und damit die Fortführung der Bilanzierung als Sicherungsbeziehungen zum 31. Dezember 2020 weiterhin als gegeben an.

Die Nominalvolumina der betroffenen Sicherungsinstrumente sind in Tabelle [7 D.82](#) ersichtlich.

Die Auswirkung der Anwendung der neuen Zinssätze auf den Konzernabschluss wird derzeit geprüft. Darüber hinaus bereitet Daimler die relevanten IT-Systeme für die Durchführung von Finanztransaktionen auf Basis der neuen Indizes vor. Unsicherheit besteht noch bezüglich künftiger Marktstandards bei den Zinskonventionen für einzelnen Finanzprodukten (Cash-Produkte als auch Zinsderivate), welche auf die neuen Risk-Free-Rates referenzieren.

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 auf Konzernebene den Value-at-Risk aus Wechselkurs- und aus Zinsänderungsrisiken über den Varianz-Kovarianz-Ansatz. Der Value-at-Risk-Bestimmung bei Rohstoff-sicherungskontrakten 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.

Wechselkursrisiko

Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken. Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows 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 Mercedes-Benz Cars & Vans, bei denen ein größerer Anteil der Umsatzerlöse in Fremdwährungen erzielt wird, während die Produktionskosten vorwiegend in Euro anfallen. Daimler Trucks & Buses sind ebenfalls einem Transaktionsrisiko ausgesetzt, jedoch aufgrund des weltweiten Produktionsnetzwerkes und des insgesamt kleineren Fremdwährungsumsatzes nur in einem geringeren Ausmaß. Dementsprechend bilden die Exposures der Segmente den Ausgangspunkt für die Analyse des Währungskursrisikos auf Konzernebene. 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 verschiedener Gesellschaften und 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 ein Gremium gesteuert, dem Vertreter der relevanten Segmente und Zentralfunktionen angehören. Die Treasury aggregiert Wechselkurspositionen der Konzerngesellschaften und operativen Bereiche und setzt die Entscheidungen des Gremiums zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Für Zwecke der Berichterstattung und Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen werden diese Absicherungen Mercedes-Benz Cars & Vans sowie Daimler Trucks & Buses zugeordnet. Im Falle von Übersicherungen auf Konzernebene durch Exposureveränderungen werden die Absicherungen in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Im Falle von Übersicherungen auf Ebene Mercedes-Benz Cars & Vans sowie Daimler Trucks & Buses werden die Sicherungsbeziehungen auf gegebenenfalls notwendige Beendigung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen überprüft.

D.86**Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko, das Zinsänderungsrisiko und das Rohstoffpreisrisiko**

	2020				2019			
	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt
in Millionen €								
Wechselkursrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	328	897	328	522	333	528	333	422
Zinsänderungsrisiko	129	368	121	192	131	156	34	94
Rohstoffpreisrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	12	100	12	38	18	25	17	21

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 Gremium 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 2020 für das Kalenderjahr 2021 eine offene Position von 44% der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar, eine offene Position von 52% der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Chinesischen Renminbi sowie eine offene Position von 48% der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Britischen Pfund aus.

Zur Sicherung der Währungsrisiken des operativen Fahrzeuggeschäfts werden im Wesentlichen Fremdwährungstermingeschäfte und Fremdwährungsoptionen eingesetzt. 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 [D.86](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk der Wechselkursrisiken für die Jahre 2020 und 2019 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, da es sich im Wesentlichen um vorhergesagte Cash Flows handelt. Siehe auch Tabelle [D.82](#).

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. Optionsprämien und – seit Mitte 2020 für neu designierte Sicherheitsbeziehungen – auch Forward-Komponenten werden grundsätzlich nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und bei Fälligkeit des Grundgeschäfts in der Gewinn- und Verlustrechnung oder als Anpassung der Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte 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 wurden beginnend mit dem Jahr 2019 die aus Konzernsicht bestehenden Währungsrisiken aus erwarteten zukünftigen Zahlungen des operativen Geschäfts, im Wesentlichen aus Fahrzeugverkäufen, bereits bei der Bildung der Sicherungsbeziehung für bestehende und zukünftige Geschäfte Mercedes-Benz Cars & Vans sowie Daimler Trucks & Buses zugeordnet. Dementsprechend wurde 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. Wir verweisen hierzu auf Tabelle [D.79](#). In den Jahren 2020 und 2019 ergaben sich keine wesentlichen Ergebniseffekte.

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen im Jahr 2020 wurde im Wesentlichen durch einen starken Anstieg von Wechselkursvolatilitäten im ersten Quartal und anschließend durch einen schrittweisen Rückgang bestimmt.

Liquiditätsanlagen oder –aufnahmen des Konzerns werden grundsätzlich so gewählt, dass mögliche Währungsrisiken minimiert werden. 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 in der Regel 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 Daimler-Konzerns zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinssensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten, die von Daimler Mobility betrieben werden. Die von den Daimler Mobility 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 Mobility 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.

Das Zinsänderungsrisiko wird durch ein Asset/Liability Komitee aus Vertretern der Segmente Daimler Mobility, Mercedes-Benz Cars & Vans, Daimler Trucks & Buses und der Treasury über Zielvorgaben für die Zinsrisikoposition gesteuert. Die Treasury ist gemeinsam mit den lokalen Daimler Gesellschaften für die Umsetzung der festgelegten Zielvorgaben verantwortlich. Getrennt davon überprüft das Treasury Controlling bzw. das Controlling & Reporting von Daimler Mobility monatlich, ob die Zielvorgaben eingehalten werden. Um die festgelegten Zielvorgaben in Bezug auf Fälligkeiten und Zinsbindung zu erreichen, setzt der Konzern auch derivative Finanzinstrumente (z. B. Zinsswaps) ein. Die Beurteilung der Zinsrisikoposition basiert entsprechend auf einer fristengerechten Gegenüberstellung der Aktiva und Passiva unter Einbeziehung der relevanten Zinsderivate.

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung der automobilen Geschäftsfelder sowie dem Liquiditätsmanagement eingesetzt. Daimler steuert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für die automobilen Geschäftsfelder und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Tabelle [7 D.86](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko für die Jahre 2020 und 2019 für die zinssensitiven originären und derivativen Finanzinstrumente des Konzerns, einschließlich der Finanzinstrumente des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen sind im Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko nicht berücksichtigt. Da diese Verbindlichkeiten eine fixe Verzinsung aufweisen, ergibt sich bei Zinsänderungen keine Auswirkung auf das Konzernergebnis. 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 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 Rohstoffpreissrisiken, vornehmlich aus dem geplanten Bezug bestimmter Metalle, wird durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesichert.

Für Edelmetalle wies das zentrale Commodity Management am Jahresende 2020 für das Kalenderjahr 2021 eine offene Position von 80% der zugrunde liegenden geplanten Rohstoffkäufe aus. Am Jahresende 2019 lag der entsprechende Wert für das Jahr 2020 bei 55%.

Tabelle 7 D.86 zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Jahre 2020 und 2019 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Rohstoffpreissrisiken. 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 7 D.82.

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Rohstoffsicherungen im Jahr 2020 wurde im ersten Quartal durch einen Anstieg der Volatilitäten und des Sicherungsvolumens bestimmt. Danach sanken die Volatilitäten sowie das Sicherungsvolumen schrittweise und damit der Value-at-Risk.

Hedge Accounting. Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 verwendet. Darüber hinaus stimmen die Volumina und bewertungsrelevanten 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

Bis zum 31. Dezember 2019 umfassten die berichtspflichtigen Segmente des Konzerns Mercedes-Benz Cars, Daimler Trucks, Mercedes-Benz Vans, Daimler Buses und Daimler Mobility. Seit 1. Januar 2020 werden die Aktivitäten des Konzerns auf die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility aufgeteilt. Die Aufgliederung entspricht der internen Organisations- und Berichtsstruktur. Die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans werden aufgrund vergleichbarer längerfristiger durchschnittlicher Umsatzrenditen sowie einer vergleichbaren Umsatzentwicklung und Kapitalintensität zusammengefasst. Des Weiteren sind beide Segmente hinsichtlich der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile vergleichbar.

Um eine Vergleichbarkeit der Zahlen für das Geschäftsjahr 2020 mit den Vorjahreszahlen sicherstellen zu können, wurden die Segmentzahlen des Jahres 2019 an die neue Segmentstruktur angepasst. Dabei wurden die internen Liefer- und Leistungsbeziehungen innerhalb der neuen Segmente berücksichtigt. Darüber hinaus wurden im Vorjahr insbesondere Auswirkungen bestimmter Rechtsthemen sowie bisher nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen von der Überleitung in die Fahrzeugsegmente umgliedert.

Das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entwickelt, produziert und vertreibt Personenkraftwagen und umfasst Premium- und Luxusfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz einschließlich der Marken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach und Mercedes-EQ sowie Kleinwagen der Marke smart. Die Marke Mercedes me umfasst das Ökosystem von Mercedes-Benz. Der Vertrieb der Transporter erfolgt überwiegend unter der Marke Mercedes-Benz und unter der Marke Freightliner. Das Segment Daimler Trucks & Buses entwickelt, produziert und vertreibt Lastwagen unter den Marken Mercedes-Benz, Freightliner, FUSO, Western Star und BharatBenz. Daneben zählen Busse der Marken Mercedes-Benz, Setra, Thomas Built Buses und FUSO sowie Fahrgestelle zu den Produktangeboten des Segments.

Die Fahrzeugsegmente bieten darüber hinaus entsprechende Ersatzteile und Zubehör an.

Das Segment Daimler Mobility 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 Mobility 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 Konzernergebnisgröße 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.

Ab dem Geschäftsjahr 2020 werden die Effekte aus den aktivierten Fremdkapitalkosten im EBIT sowie in den Konzern-Vermögenswerten und den Vermögenswerten der Segmente berücksichtigt. Um eine Vergleichbarkeit der Zahlen für das Geschäftsjahr 2020 mit den Vorjahreszahlen sicherstellen zu können, wurden die berichteten Größen des Jahres 2019 entsprechend angepasst.

Erlöse zwischen den Segmenten werden grundsätzlich zu marktgerechten Preisen berechnet.

Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden grundsätzlich in der Überleitung eliminiert. Die Eliminierung von Effekten im Zusammenhang mit konzerninternen Übertragungen von Beteiligungen erfolgt in den betroffenen Segmenten. Der Ausweis der Ergebniseffekte im Konzern erfolgt mit Abschluss der externen Transaktion im entsprechenden Segment. Hinsichtlich der Bilanzierung von Leasingverträgen im Zusammenhang mit konzerninternen Transaktionen werden in der Segmentberichterstattung teilweise Vereinfachungen vorgenommen.

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 mit den Operating-Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwerttrisiken des Konzerns werden grundsätzlich von den Fahrzeugsegmenten getragen, die die Leasingfahrzeuge hergestellt haben. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen den Fahrzeugsegmenten und Daimler Mobility; 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 oder Geschäftswerte betreffen.

D.87**Segmentinformationen**

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
2020						
Außenumsatzerlöse	95.247	33.246	25.816	154.309	-	154.309
Konzerninterne Umsatzerlöse	3.329	1.425	1.883	6.637	-6.637	-
Umsatzerlöse gesamt	98.576	34.671	27.699	160.946	-6.637	154.309
Segmentergebnis (EBIT)	5.172	525	1.436	7.133	-530	6.603
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.410	50	-360	1.100	-303	797
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-117	-49	-2	-168	-	-168
Segmentvermögenswerte	91.360	24.830	161.265	277.455	-19.681	257.774
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	3.586	527	746	4.859	330	5.189
Segmentsschulden	60.168	17.000	146.950	224.118	-22.448	201.670
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	15.965	2.104	13.264	31.333	-90	31.243
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	2.611	160	49	2.820	-1	2.819
davon Sachinvestitionen	4.862	789	39	5.690	51	5.741
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	8.893	2.108	7.204	18.205	-62	18.143
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	2.038	294	227	2.559	-	2.559
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	5.265	1.056	77	6.398	-	6.398

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.

Überleitung

In der Überleitung werden Funktionen und Services der Konzernzentrale sowie von weiteren nicht den Segmenten zugeordneten Beteiligungen ausgewiesen. Darüber hinaus sind in der Überleitung zentral verantwortete Projekte enthalten.

Tabelle **7 D.87** zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2020 und 2019.

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
2019						
Außenumsatzerlöse	103.453	42.955	26.337	172.745	–	172.745
Konzerninterne Umsatzerlöse	3.444	1.474	2.309	7.227	-7.227	–
Umsatzerlöse gesamt	106.897	44.429	28.646	179.972	-7.227	172.745
Segmentergebnis (EBIT)	-109	2.672	2.140	4.703	-390	4.313
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.203	2	-766	439	40	479
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-164	-71	-3	-238	–	-238
Segmentvermögenswerte	94.490	27.978	174.821	297.289	-18.684	278.605
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	3.640	537	1.107	5.284	665	5.949
Segmentsschulden	61.192	17.553	159.838	238.583	-22.258	216.325
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	19.761	2.697	16.254	38.712	-4	38.708
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	3.390	143	103	3.636	–	3.636
davon Sachinvestitionen	5.869	1.105	87	7.061	138	7.199
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	7.877	2.087	6.763	16.727	87	16.814
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	2.014	285	82	2.381	–	2.381
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	4.259	1.031	72	5.362	8	5.370

D.88**Überleitung auf die Konzernwerte**

	2020	2019
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	7.133	4.703
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	-303	40
Sonstige zentrale Posten	-349	-401
Eliminierungen	122	-29
Konzern-EBIT	6.603	4.313
Summe Segmentvermögenswerte	277.455	297.289
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ²	330	665
Vermögenswerte aus Ertragsteuern ³	5.615	5.658
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-25.626	-25.007
Konzern-Segmentvermögenswerte	257.774	278.605
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ³	27.963	23.833
Summe Konzern-Aktiva	285.737	302.438
Summe Segmentschulden	224.118	238.583
Schulden aus Ertragsteuern ³	3.499	3.099
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen	-25.947	-25.357
Konzern-Segmentschulden	201.670	216.325
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ³	21.819	23.272
Konzern-Eigenkapital	62.248	62.841
Summe Konzern-Passiva	285.737	302.438

1 Beinhaltet im Jahr 2020 Wertminderungen der Anteile an BAIC Motor von insgesamt 330 Mio. €.

2 Beinhaltet im Wesentlichen den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor.

3 Soweit diese nicht auf Daimler Mobility entfallen.

D.89**Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen**

	Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte	
	2020	2019	2020	2019
in Millionen €				
Europa	64.226	69.541	68.456	69.478
davon Deutschland	25.262	26.339	49.819	49.335
Nordamerika	42.937	52.196	24.764	28.497
davon USA	37.801	45.422	21.979	25.228
Asien	39.944	40.657	4.189	4.565
davon China	21.343	18.954	474	544
Übrige Märkte	7.202	10.351	1.788	2.063
	154.309	172.745	99.197	104.603

Überleitung

Die Überleitung der Segmentgrößen auf die relevanten Konzerngrößen ergeben sich aus Tabelle [7 D.88](#).

In den *Sonstigen zentralen Posten* sind im Jahr 2020 im Wesentlichen Aufwendungen aus laufenden Personalkostenoptimierungsprogrammen von 86 Mio. € enthalten. Im Vorjahr belasteten unter anderem Aufwendungen im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« das Ergebnis.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach 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.

Die Außenumsätze und langfristigen Vermögenswerte nach Regionen sind in Tabelle [7 D.89](#) dargestellt.

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 Mobility 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 [D.90](#) dargestellt.

Die auf die durchschnittlichen Net Assets des Konzerns anfallenden Kapitalkosten fließen in den Value Added ein. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft und damit Wert schafft. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets, und damit der Kapitalkostensatz, wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Anleger für ihr investiertes Kapital erwarten. Bei der Ermittlung der Kapitalkosten des Konzerns werden die Kapitalkostensätze des Eigenkapitals sowie der Finanzierungsverbindlichkeiten und Pensionsverpflichtungen berücksichtigt, soweit sie nicht auf Daimler Mobility entfallen; darüber hinaus werden die erwarteten Renditen der Liquidität und des Planvermögens der Pensionsfonds, soweit sie nicht auf Daimler Mobility entfallen, mit umgekehrten Vorzeichen einbezogen. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz, der für die interne Kapitalsteuerung verwendet wird, bei 8% nach Steuern.

Das Ziel des Kapitalmanagements ist die Steigerung des Value Added unter anderem durch die Optimierung der Kapitalkosten. Dies wird zum einen durch die in der operativen Verantwortung der Segmente liegende Optimierung der Net Assets, unter anderem des Working Capital, gewährleistet. Darüber hinaus wird die Kapitalstruktur, und damit einhergehend der Kapitalkostensatz, unter Berücksichtigung gesetzlicher Regelungen kosten- und risikooptimal ausgestaltet. Beispiele hierfür sind unter anderem ein ausgewogenes Verhältnis von Eigen- und Fremdkapital sowie ein angemessener, an den operativen Erfordernissen orientierter Bestand an Liquidität.

D.90

Durchschnittliche Net Assets

	2020	2019
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars & Vans	32.768	35.070
Daimler Trucks & Buses	9.513	10.921
Daimler Mobility ¹	14.601	13.961
Net Assets der Segmente	56.882	59.952
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ²	463	662
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	2.088	2.720
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen ³	436	448
Net Assets Daimler-Konzern	59.869	63.782

1 Eigenkapital.

2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

3 Soweit nicht Daimler Mobility zugeordnet.

36. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (unverwässert) und das Ergebnis je Aktie (verwässert) berechnen sich auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG. Nach Auslaufen des Stock-Option-Planes im Jahr 2014 gibt es keine Verwässerungseffekte mehr. Der Ergebnisanteil der Aktionäre der Daimler AG (unverwässert und verwässert) beläuft sich auf 3.627 (2019: 2.377) Mio. €. Der gewogene Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien (unverwässert und verwässert) beträgt 1.069,8 (2019: 1.069,8) Mio.

37. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als nahestehende Unternehmen oder Personen 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.

Nahestehende Unternehmen

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen werden grundsätzlich zu marktüblichen Bedingungen ausgeführt. Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens zwischen dem Konzern und nahestehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle [7 D.91](#) dargestellt.

Assoziierte Unternehmen

Wie in Tabelle [7 D.91](#) ausgewiesen, betreffen die Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen im Wesentlichen die dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordneten Gesellschaften LSHAI International Limited (LSHAI) und Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).

Gemeinschaftsunternehmen

Bei den Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen entfallen wesentliche Umsätze der erbrachten Lieferungen und Leistungen auf die dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordnete Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC) sowie auf die dem Segment Daimler Trucks & Buses zugeordnete DAIMLER KAMAZ RUS OOO. Daneben ergab sich im Jahr 2020 ein sonstiger betrieblicher Ertrag von 154 Mio. € aus der Einbringung der Marke smart in das Gemeinschaftsunternehmen smart Automobile Co. Ltd.

Weitere Erläuterungen zur Geschäftstätigkeit der wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie der wesentlichen Transaktionen in den Jahren 2020 und 2019 finden sich in [Anmerkung 13](#).

Zuwendungen zu Planvermögen

Der Daimler Pension Trust e.V. verwaltet treuhänderisch das Planvermögen zur Sicherung von Pensionsverpflichtungen in Deutschland und ist dadurch ein nahestehendes Unternehmen des Daimler-Konzerns. Ein weiteres nahestehendes Unternehmen stellt die Daimler Pensionsfonds AG dar. Die Daimler AG trägt in unwesentlichem Umfang Aufwendungen und erbringt Serviceleistungen für die beiden Gesellschaften. Für weitere Informationen siehe auch [Anmerkung 22](#).

Nahestehende Personen

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 sowie Dienstleistungen erwerben. Sofern solche Geschäftsbeziehungen bestehen, werden sie zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Angaben zur Vergütung der Organmitglieder sind in [Anmerkung 38](#) enthalten.

D.91

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen 31. Dezember ¹		Verbindlichkeiten 31. Dezember ²	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019	2020	2019
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	13.826	13.505	791	628	2.946	3.324	101	116
davon LSHAI	6.988	7.230	500	476	713	1.288	17	24
davon BBAC	6.477	5.880	274	132	2.178	1.966	76	78
Gemeinschaftsunternehmen	1.296	884	439	187	273	213	131	78

1 Nach Wertberichtigungen von insgesamt 70 (i.V. 66) Mio. €.

2 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 im Jahr 2020 aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats kann Tabelle [7 D.92](#) entnommen werden.

Die in Tabelle [7 D.92](#) dargestellten Aufwendungen für Vorstandsbezüge im Zusammenhang mit der variablen Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung resultieren aus der fortlaufenden Bewertung aller zum Bilanzstichtag ausgegebenen und noch nicht fällig gewordenen Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP), also der Pläne 2017 bis 2020, mit dem jeweils beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag. Den aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden im Jahr 2020 insgesamt 215.743 (2019: 266.128) Stück virtuelle Aktien im Rahmen des PPSP gewährt; der beizulegende Zeitwert dieser virtuellen Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 9,2 (2019: 13,3) 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 28,1 (2019: 24,2) Mio. € gewährt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für ihre Gremientätigkeiten 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 2020 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeit, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, gewährt.

Die Übernahme von Gremientätigkeiten bei Konzerngesellschaften durch Vorstandsmitglieder der Daimler AG werden nicht gesondert vergütet, sondern sind mit der Vergütung bei der Daimler AG abgegolten.

Im Jahr 2020 wurden Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder bzw. Aufsichtsratsmitglieder der Daimler AG weder gewährt noch erlassen.

Die im Jahr 2020 gewährten Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Daimler AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 26,0 (2019: 19,5) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie ihrer Hinterbliebenen betragen am 31. Dezember 2020 insgesamt 362,5 (2019: 355,8) Mio. €.

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Daimler AG sind im Vergütungsbericht, der Bestandteil des Zusammengefassten Lageberichts ist, dargestellt. [Anmerkung 21](#) [Zusammengefasster Lagebericht mit Nichtfinanzieller Erklärung](#)

D.92

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

	2020	2019
in Millionen €		
Bezüge des Vorstands		
Fixe Vergütungskomponente (Grundvergütung) ¹	7,8	8,9
Kurzfristig variable Vergütungskomponente (50 % des Jahresbonus)	5,6	1,0
Mittelfristig variable Vergütungskomponente (50 % des Jahresbonus, »Deferral«)	5,5	0,9
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP)	7,3	11,7
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen)	2,1	2,0
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	–	–
	28,3	24,5
Bezüge des Aufsichtsrats²		
	5,5	4,6
	33,8	29,1

1 Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Vorstands in Höhe von 20 % der Grundvergütung im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020.

2 Unter Berücksichtigung des freiwilligen Verzichts des Aufsichtsrats in Höhe von 20 % der festen Vergütung und des Sitzungsgelds im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020 und einschließlich gewährter Aufsichtsratsvergütungen bei der Mercedes-Benz AG bzw. Daimler Truck AG gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB.

D.93**Honorare des Abschlussprüfers**

	2020	2019
in Millionen €		
Abschlussprüfungsleistungen	42	52
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	23	28
Andere Bestätigungsleistungen	7	15
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	5	12
Steuerberatungsleistungen	2	2
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	.	1
Sonstige Leistungen	1	6
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1	4
	52	75

39. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Daimler AG haben in der Hauptversammlung am 8. Juli 2020 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer gewählt. Tabelle [7 D.93](#) zeigt die als Aufwand erfassten 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 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 Kontrollsystems sowie der projektbegleitenden rechnungslegungsbezogenen IT- und Prozessprüfungen.

Andere Bestätigungsleistungen wurden vor allem für Prüfungen von IT-Systemen und Prozessen, Prüfungen im Zusammenhang mit Compliance Management Systemen oder der Erteilung von Comfort Letters erbracht.

Die Steuerberatungsleistungen umfassen insbesondere steuerliche Beratungen im Rahmen der Umsatzsteuer.

Sonstige Leistungen wurden im Wesentlichen für nicht rechnungslegungsrelevante IT- und Prozessberatungen und Qualitätssicherungen beauftragt.

Der Rückgang der Honorare im Vergleich zum Vorjahr ist unter anderem auf die im Vorjahr enthaltenen Aufwendungen im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« zurückzuführen.

40. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**Prüfung Börsengang von Daimler Truck**

Der Vorstand der Daimler AG hat am 3. Februar 2021 mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossen, die Abspaltung von Daimler Trucks & Buses einschließlich wesentlicher Umfänge des dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäfts (Daimler Truck) zu prüfen und mit den Vorbereitungen für einen Börsengang von Daimler Truck vor dem Ende des Jahres 2021 zu beginnen. Daimler beabsichtigt, im Rahmen der geplanten Transaktion die Mehrheit an Daimler Truck an seine Aktionäre abzugeben. Die Zustimmung der Aktionäre könnte im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG Ende des dritten Quartals 2021 erfolgen. Daimler beabsichtigt, eine Minderheitsbeteiligung an Daimler Truck beizubehalten.

Vorbehaltlich der Zustimmung der erforderlichen Gremien werden die abzuspaltenden Umfänge voraussichtlich ab dem dritten Quartal 2021 den nicht fortgeführten Aktivitäten zugeordnet. Das im Rahmen der Abspaltung zu erfassende positive Ergebnis kann zum jetzigen Zeitpunkt in seiner Höhe noch nicht zuverlässig bestimmt werden.

41. 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/erklarungen/daimler-entsprechenserklaerung-de-12-2020.pdf> dauerhaft zugänglich gemacht.

Anteilsbesitz

In Tabelle [7 F.94](#) 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.

D.94

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
I. Konsolidierte Tochterunternehmen			
Accumotive GmbH & Co. KG	Kamenz, Deutschland	100,00	5
Athlon Beheer International B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Beheer Nederland B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Belgium N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Car Lease International B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Italy S.R.L.	Rom, Italien	100,00	
Athlon Car Lease Nederland B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Athlon Car Lease Portugal, Ida	Oeiras, Portugal	100,00	
Athlon Car Lease Rental Services B.V.	Schiphol, 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.	Hoofddorp, 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.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Mobility Consultancy N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Mobility Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Athlon Rental Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	
Athlon Sweden AB	Malmö, Schweden	100,00	
Athlon Switzerland AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Atlantis Foundries (Pty.) Ltd.	Atlantis Industria, Südafrika	100,00	
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	
CARS Technik & Logistik GmbH	Wiedemar, Deutschland	100,00	5
CLIDET NO 1048 (Proprietary) Limited	Centurion, Südafrika	100,00	
DA Investments Co. LLC	Wilmington, USA	100,00	
DAF Investments, Ltd.	Wilmington, USA	100,00	
Daimler AG & Co. Anlagenverwaltung OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Daimler Australia/Pacific Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG	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	
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 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. i. L.	Centurion, Südafrika	65,00	4
Daimler Fleet Services A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
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	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Daimler Insurance Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
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 LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Ladungsträger GmbH	Böblingen, Deutschland	100,00	5
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 & Technology Service Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Mobility AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
DAIMLER MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Mobility Brasil Holding S.A.	São Paulo, Brasilien	100,00	
Daimler Mobility Services GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	5
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 TRUCK AND BUS HOLDING AUSTRALIA PACIFIC PTY LTD	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Truck China Limited	Peking, China	100,00	
Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	5
Daimler Truck Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Trucks & Buses US Holding LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Trucks and Buses (China) Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Trucks and Buses Southern Africa (Pty) Ltd	Zwartkop, Südafrika	100,00	
Daimler Trucks Canada Ltd.	Mississauga, Kanada	100,00	
Daimler Trucks Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	
Daimler Trucks North America LLC	Portland, USA	100,00	
Daimler Trucks Remarketing Corporation	Portland, USA	100,00	
Daimler Trucks Retail Trust 2019-1	Wilmington, USA	0,00	3
Daimler Trucks Retail Trust 2020-1	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 Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	5
Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Detroit Diesel Corporation	Detroit, USA	100,00	
Detroit Diesel Remanufacturing LLC	Detroit, USA	100,00	
DTFC Holding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
EHG Elektroholding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
EvoBus (Schweiz) AG	Winterthur, 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	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
EvoBus Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
EvoBus Danmark A/S	Koege, Dänemark	100,00	
EvoBus France S.A.S.U.	Sarcelles, Frankreich	100,00	
EvoBus GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
EvoBus Ibérica, S.A.U.	Sámano, Spanien	100,00	
EvoBus Italia S.p.A.	Bomporto, Italien	100,00	
EvoBus Nederland B.V.	Nijkerk, Niederlande	100,00	
EvoBus Polska Sp. z o.o.	Wolica, Polen	100,00	
EvoBus Portugal, S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	
EvoBus Sverige AB	Vetlanda, Schweden	100,00	
FOTIC – MB Leasing No. 1 Single Fund Trust	Peking, China	0,00	3
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
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
Interleasing Luxembourg S.A.	Windhof, Luxemburg	100,00	
Koppieview 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 FSM DVB GmbH	Stuttgart, 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	
MBLD Mercedes-Benz Leasing Deutschland GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
MDC Power GmbH	Kölleda, Deutschland	100,00	5
Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd	Brixworth, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes Benz Otomotiv Ticaret ve Hizmetler A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	
Mercedes pay AG	Zug, Schweiz	100,00	
Mercedes pay S.A. – in liquidation	Luxemburg, Luxemburg	100,00	4
Mercedes-AMG GmbH	Affalterbach, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz – Aluguer de Veículos, Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz (China) Ltd.	Peking, China	75,00	
Mercedes-Benz (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Antwerpen N.V.	Antwerpen, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Argentina S.A.U.	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 2018-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2019-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2019-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2020-1	Wilmington, USA	0,00	3

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2020-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2020-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2018-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2019-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2020-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2020-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Bank AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Bank GmbH	Eugendorf, 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 Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	99,00	
Mercedes-Benz Broker Biztosítási Alkusz Hungary Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Brooklands Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Camiones y Buses Argentina SAU.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Canada Inc.	Toronto, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Capital Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil – Indústria e Comércio De Veículos Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Cars Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	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.	Trient, 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	100,00	
Mercedes-Benz CPH A/S	Horsholm, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Customer Solutions GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
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 Europa NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz ExTra LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Finance Co., Ltd.	Tokio, Japan	95,11	
Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH	Eugendorf, 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 S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	80,00	
Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V.	Nieuwegein, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Portugal – Sociedade Financeira de Crédito S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	75,00	
Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Centurion, Südafrika	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Financial Services Sp. zo.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan	51,00	
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 Formula E Limited	Brackley, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Försäljnings 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	100,00	
Mercedes-Benz Hellas Single-Member 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 Agency (Beijing) Co., Ltd.	Peking, China	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.	Taipeh, 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.	Taipeh, 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	100,00	
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.	Jawor, 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
Mercedes-Benz Mobility Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	
Mercedes-Benz Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	
Mercedes-Benz Österreich GmbH	Eugendorf, 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	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc.	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Retail Belgium NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgien	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	Selangor, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Servicios S.A.U	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Sigorta Aracilik 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.	Taipeh, Taiwan	51,00	
Mercedes-Benz Trucks & Buses Romania S.R.L.	Bukarest, Rumänien	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 Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Trucks España S.L.U.	Alcobendas, Spanien	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 Molsheim	Molsheim, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Österreich GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	
MERCEDES-BENZ TRUCKS POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONA ODPOWIEDZIALNOSCIA	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Portugal S.A.	Sintra, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz Trucks Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	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 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 Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Versicherung AG	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 Bus Manufacturing Co., Ltd.	Toyama, Japan	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	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Mitsubishi Fuso Truck of America, Inc.	Logan Township, USA	100,00	
Multifleet G.I.E	Le Bourget, Frankreich	50,10	7
P.T. Mercedes-Benz Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	
PABCO Co., Ltd.	Ebina, Japan	100,00	
PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	
PT Daimler Commercial Vehicles Manufacturing Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	
PT Mercedes-Benz Distribution Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	
Renting del Pacifico 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	
Silver Arrow Australia 2019-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Australia Trust 2019-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Australia Trust 2020-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Canada GP Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
Silver Arrow Canada LP	Mississauga, Kanada	100,00	7
Silver Arrow China 2020-1 Retail Auto Loan Asset Backed Notes Trust	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow China 2020-2 Retail Auto Loan Asset Backed Notes Trust	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow China Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2020-1	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow France	Saint-Denis, Frankreich	0,00	3
Silver Arrow Korea 2020-1	Seoul, Südkorea	0,00	3
Silver Arrow Lease Facility Trust	Wilmington, USA	0,00	3
Silver Arrow Merfina 2019-1 S.r.l.	Mailand, Italien	0,00	3
Silver Arrow S.A.	Luxemburg, Luxemburg	0,00	3
smart France S.A.S.	Hambach, Frankreich	100,00	
Special Lease Systems (SLS) B.V	Schiphol, Niederlande	100,00	
Star Assembly SRL	Sebes, Rumänien	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	
TORC Robotics, Inc.	Blacksburg, USA	75,61	
Ucafleet S.A.S	Le Bourget, Frankreich	65,00	
Ukuvela Holdings Proprietary Limited	Atlantis Industria, Südafrika	100,00	
Ukuvela Properties (Pty.) Ltd.	Atlantis Industria, Südafrika	100,00	
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

Accumotive Verwaltungs-GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	
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	
Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentinien	74,47	
Cúspide GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler Automotive de Venezuela C.A.	Valencia, Venezuela	100,00	
Daimler Brand & IP Management Verwaltung GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler Coaches North America LLC	Wilmington, USA	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 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	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Daimler International Assignment Services USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Mitarbeiter Wohnfinanz GmbH	Stuttgart, Deutschland	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 Fuel Cell Canada INC.	Vancouver, Kanada	100,00	
Daimler Truck Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	
Daimler Trucks Asia Taiwan Ltd.	Taipeh, 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	
Dreizehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
DTB Tech & Data Hub, Unipessoal Lda	Tramagal, Portugal	100,00	
DTFC Verwaltungsgesellschaft mbH	Kirchheim unter Teck, Deutschland	100,00	
EvoBus Reunion S. A.	Le Port, Frankreich	96,00	
EvoBus Russland OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Fleetboard Logistics GmbH	Volkach, Deutschland	100,00	
LAB1886 GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Lapland Car Test Aktiebolag	Arvidsjaur, Schweden	100,00	
LEONIE DMS DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Li-Tec Battery GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	
MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center	Neuhausen auf den Fildern, Deutschland	100,00	
MBition GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Mercedes pay USA LLC	Wilmington, USA	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 GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz G GmbH	Raaba, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Group Services Phils., Inc.	Cebu City, Philippinen	100,00	
Mercedes-Benz Hungária Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz IDC Europe S.A.S.	Valbonne, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing and Import Egypt	Kairo, Ägypten	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Rus Ltd	Moskau, Russische Föderation	80,00	
Mercedes-Benz Motorsport Limited	Brackley, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Museum GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz OD 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 Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	100,00	
Mercedes-Benz Subscription Services USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Trucks MENA Holding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Vans Mobility S.L.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Vehículos Comerciales Argentina SAU i.L.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	4
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	
Mercedes ServiceCard Beteiligungsgesellschaft mbH	Kleinostheim, Deutschland	51,00	
Montajes y Estampaciones Metálicas, S.L.	Esparraguera, Spanien	51,00	
NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft	Stuttgart, Deutschland	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.	El Segundo, USA	100,00	
Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
SelecTrucks Comércio de Veículos Ltda	Mauá, Brasilien	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Star Transmission srl	Cugir, Rumänien	100,00	
STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o.	Maribor, Slowenien	100,00	
T.O.C (Schweiz) AG	Schlieren, Schweiz	51,00	
trapoFit GmbH	Chemnitz, Deutschland	100,00	
Vierte Vermögensverwaltung PV GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Zweite Vermögensverwaltung PV GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Zweite Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
III. Anteilsmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten			
Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S.A.P.I de C.V.	Aguascalientes, Mexiko	54,01	
IV. At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten			
North America Fuel Systems Remanufacturing LLC	Kentwood, USA	50,00	
V. At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen			
Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd	Peking, China	50,00	
Daimler Kamaz Trucks Holding GmbH	Wien, Österreich	50,00	
Enbase Power GmbH	München, Deutschland	25,10	
Fujian Benz Automotive Co., Ltd.	Fuzhou, China	50,00	
IONITY Holding GmbH & Co. KG	München, Deutschland	20,00	
MB Service Japan Co., Ltd.	Hitachi, Japan	33,40	
Movinx GmbH	Berlin, Deutschland	50,00	
Polomex, S.A. de C.V.	Garcia, Mexiko	26,00	
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	
smart Automobile Co., Ltd.	Ningbo, China	50,00	
Wei Xing Tech. Co., Ltd.	Hangzhou, China	50,00	
YOUR NOW Holding GmbH	München, Deutschland	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	29,17	
Bolt Technology OÜ	Tallinn, Estland	8,67	
FUSO LAND TRANSPORT & Co. Ltd.	Kawasaki, Japan	21,67	
KAMAZ PAO	Naberezhnye Chelny, Russische Föderation	15,00	
Kanagawa Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Yokohama, Japan	43,83	
LSH Auto International Limited	Hongkong, China	15,00	
Mobility Trader Holding GmbH	Berlin, Deutschland	11,11	
Okayama Mitsubishi Fuso Truck & Bus Sales Co., Ltd.	Okayamashi, Japan	50,00	
P.T. Krama Yudha Tiga Berlian Motors	Jakarta, Indonesien	30,00	
P.T. Mitsubishi Krama Yudha Motors and Manufacturing	Jakarta, Indonesien	32,28	
There Holding B.V.	Rijswijk, Niederlande	29,74	
Toll4Europe GmbH	Berlin, Deutschland	15,00	
Verimi GmbH	Berlin, Deutschland	14,79	
Via Transportation Inc.	New York, USA	9,73	
Wagenplan B.V.	Almere, Niederlande	50,00	
VII. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen²			
AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.	Burnaby, Kanada	50,10	4
Aston Martin Lagonda Global Holdings Plc	Gaydon, Vereinigtes Königreich	11,85	
BDF IP Holdings Ltd.	Burnaby, Kanada	33,00	
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.	Peking, China	51,00	
COBUS Industries GmbH	Wiesbaden, Deutschland	40,82	
Esslinger Wohnungsbau GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	26,57	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
European Center for Information and Communication Technologies – EICT GmbH	Berlin, Deutschland	25,00	
EvoBus Hungária Kereskedelmi Kft.	Budapest, Ungarn	33,33	
G2VP I, LLC	Menlo Park, USA	5,71	
Gottapark, Inc.	San Francisco, USA	18,09	
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	18,37	7
H2 Mobility Deutschland GmbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	2,90	
hap2U SAS	Pontcharra, Frankreich	34,59	
IVU Traffic Technologies AG	Berlin, Deutschland	5,25	
Laureus World Sports Awards Limited	London, Vereinigtes Königreich	50,00	
Mercedes ServiceCard GmbH & Co. KG	Kleinstheim, Deutschland	51,00	
MFTB Taiwan Co., Ltd.	Taipeh, Taiwan	33,40	
National Automobile Industry Company Ltd.	Jeddah, Saudi-Arabien	26,00	
Omuta Unso Co., Ltd.	Ohmuta, Japan	33,51	
PDB – Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR	Ingolstadt, Deutschland	20,00	7
Proterra Inc.	Burlingame, USA	6,22	
Rally Bus Corp.	Buffalo, USA	15,13	
Sila Nanotechnologies Inc.	Dover, USA	11,64	
SK Gaming Beteiligungs GmbH	Köln, Deutschland	33,33	
smart-BRABUS GmbH	Bottrop, Deutschland	50,00	
STARCAM s.r.o.	Most, Tschechische Republik	51,00	
TASIAP GmbH	Stuttgart, Deutschland	60,00	
Toyo Kotsu Co., Ltd.	Sannoseki, Japan	28,20	
VfB Stuttgart 1893 AG	Stuttgart, Deutschland	11,75	
Volocopter GmbH	Bruchsal, Deutschland	8,62	
what3words Ltd.	London, Vereinigtes Königreich	9,98	

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.