

DAIMLER



Zwischenbericht
Q1 2021

Inhalt

A Wichtige Kennzahlen	3
B Konzernzwischenlagebericht	5 – 24
Geschäftsentwicklung	5
Wichtige Ereignisse	6
Ertragslage	8
Finanzlage	12
Vermögenslage	16
Risiko- und Chancenbericht	19
Prognosebericht	22
C Konzernzwischenabschluss	25 – 47
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	25
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	26
Konzernbilanz	27
Konzern-Kapitalflussrechnung	28
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	29
Konzernanhang zum Zwischenabschluss	31
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	48
D Weitere Informationen – Finanzkalender	49

Titelmotiv: Der neue EQS

Der EQS ist die erste vollelektrische Luxuslimousine von Mercedes-EQ. Mit ihm definiert Mercedes-EQ dieses Fahrzeugsegment neu. Als erstes Modell steht der EQS zudem auf der modularen Architektur für Elektrofahrzeuge der Luxus- und Oberklasse. Durch die Verschmelzung von Technologie, Design, Funktionalität und Konnektivität begeistert der EQS Fahrer und Passagiere. Die komplette Neukonzeption ermöglichte ein konsequentes Purpose-Design: Mit seiner One-Bow-Linienführung und dem Cab-Forward-Design mit Fließheck unterscheidet sich der EQS bereits auf den ersten Blick deutlich von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor.

Q1 Kennzahlen des Konzerns

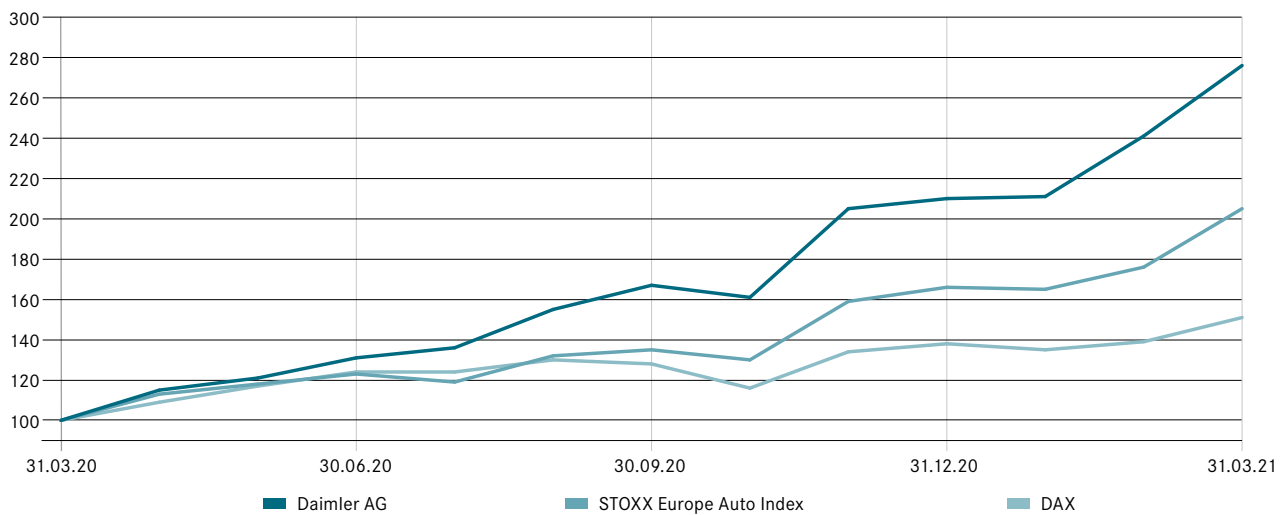
Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1 2021	Q1 2020	Veränd. in%
Absatz (in Einheiten)	728.609	644.316	+13
Umsatz	41.017	37.223	+10 ¹
EBIT	5.748	617	+832
Bereinigtes EBIT	4.970	719	+591
Konzernergebnis	4.373	168	.
Ergebnis je Aktie (in €)	4,01	0,09	.
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,8	0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	81,32	29,44	+176
Xetra-Schlusskurs (in €)	76,01	27,52	+176
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	1.810	-2.316	.
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.832	-1.862	.
Nettoliiquidität des Industriegeschäfts	20.092	9.262	+117
Sachinvestitionen	1.186	1.320	-10
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.414	2.354	+3
davon aktivierte Entwicklungskosten	583	632	-8
Beschäftigte	288.064	288.481 ²	-0

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzanstieg um 15%.

2 Stand 31.12.2020.

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Q1 Kennzahlen der Geschäftsfelder

	Q1 2021	Q1 2020	Veränd. in %
€-Werte in Millionen			
Mercedes-Benz Cars & Vans			
Absatz (in Einheiten)	627.287	546.742	+15
Umsatz	26.886	23.196	+16
EBIT	4.078	510	+700
Bereinigtes EBIT	3.841	603	+537
Umsatzrendite (in %)	15,2	2,2	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	14,3	2,6	.
CFBIT	1.968	-1.729	.
Bereinigter CFBIT	3.129	-1.281	.
Bereinigte Cash Conversion Rate ¹	0,8	-2,1	.
Sachinvestitionen	1.079	1.147	-6
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.048	1.977	+4
davon aktivierte Entwicklungskosten	538	609	-12
Beschäftigte	169.326	170.515 ²	-1
Daimler Trucks & Buses			
Absatz (in Einheiten)	101.322	97.574	+4
Umsatz	8.665	8.744	-1
EBIT	1.041	247	+321
Bereinigtes EBIT	518	247	+110
Umsatzrendite (in %)	12,0	2,8	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	6,0	2,8	.
CFBIT	621	-85	.
Bereinigter CFBIT	435	-85	.
Bereinigte Cash Conversion Rate ¹	0,8	-0,3	.
Sachinvestitionen	90	153	-41
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	374	383	-2
davon aktivierte Entwicklungskosten	45	23	+96
Beschäftigte	101.100	99.640 ²	+1
Daimler Mobility			
Umsatz	6.966	7.101	-2
EBIT	744	58	.
Bereinigtes EBIT	691	58	.
Eigenkapitalrendite (in %)	20,2	1,6	.
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	18,7	1,6	.
Neugeschäft	16.764	16.174	+4
Vertragsvolumen	152.685	150.553 ²	+1
Beschäftigte	11.431	11.650 ²	-2

¹ Die bereinigte Cash Conversion Rate berechnet sich aus dem Verhältnis von bereinigtem CFBIT zu bereinigtem EBIT.

² Stand 31.12.2020.

Konzernzwischenlagebericht

Konzernabsatz mit 728.600 (i. V. 644.300) Einheiten deutlich über Vorjahresniveau

Umsatz bei 41,0 (i. V. 37,2) Mrd. €

Konzern-EBIT in Höhe von 5,7 (i. V. 0,6) Mrd. €; bereinigtes Konzern-EBIT von 5,0 (i. V. 0,7) Mrd. €

Konzernergebnis von 4,4 (i. V. 0,2) Mrd. €

Free Cash Flow im Industriegeschäft in den ersten drei Monaten bei 1,8 (i. V. -2,3) Mrd. €

Für Gesamtjahr 2021 Absatz, Umsatz und EBIT deutlich über Vorjahresniveau erwartet

Free Cash Flow des Industriegeschäfts deutlich unter Vorjahresniveau erwartet

Geschäftsentwicklung

Im Zuge der fortschreitenden weltwirtschaftlichen Erholung verzeichnete der **weltweite Pkw-Markt** im Vergleich zum Vorjahresniveau einen deutlichen Anstieg. Bei den im ersten Quartal zu beobachtenden Wachstumsraten ist aber zu berücksichtigen, dass sich die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie im entsprechenden Vorjahreszeitraum schon zunehmend in der Entwicklung der weltweiten Märkte niedergeschlagen hatten.

Entsprechend legte der chinesische Pkw-Markt, der im vergangenen Jahr bereits im Februar seinen Tiefpunkt erreicht hatte, im abgelaufenen Quartal um rund 75 % zu. Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge lag im März um mehr als 60 % über dem sehr schwachen Vorjahresniveau und verzeichnete im Quartal einen Zuwachs von mehr als 10 %. Der europäische Markt, der im zurückliegenden Quartal noch spürbar unter den derzeitigen pandemiebedingten Einschränkungen litt, bewegte sich, trotz eines deutlichen Zuwachses im März, auf Quartalsbasis nur knapp über dem geringen Vorjahresniveau.

Die **Transporternachfrage** in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Schweiz) lag im ersten Quartal im Marktsegment der mittelgroßen und großen Transporter mit einem Zuwachs von mehr als 25 % deutlich über dem Vorjahresniveau. Das Marktvolumen für kleine Transporter lag hingegen nur knapp über dem Vorjahresniveau. Der US-Markt für große Transporter bewegte sich mit einem Anstieg von knapp 6 % leicht im Plus. Hingegen verzeichnete der brasilianische Markt für große Transporter einen deutlichen Rückgang, wobei die Nachfrage im Vorjahreszeitraum noch auf sehr hohem Niveau gelegen hatte. Der chinesische Markt für mittelgroße Transporter bewegte sich deutlich über dem niedrigen Vorjahresniveau.

Wichtige **Absatzmärkte für schwere Lkw** bewegten sich im ersten Quartal weiterhin auf ihrem konjunkturellen Erholungspfad. Der nordamerikanische Markt (Klasse 8) verzeichnete im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einen Anstieg von rund 14 %. In der Region EU30 war gemäß letzter Schätzungen mit einem Plus von 16 % ein Marktzuwachs in ähnlicher Größenordnung zu verzeichnen. In Brasilien legte die Nachfrage sogar um mehr als 30 % zu. Der japanische Markt bewegte sich leicht unter dem Vorjahresniveau.

Konzernabsatz deutlich über Vorjahresniveau

Im ersten Quartal 2021 hat Daimler weltweit 728.600 (i. V. 644.300) Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt. ➔ **B.01**

Mercedes-Benz Cars hat im ersten Quartal weltweit 538.900 (i. V. 470.600) Pkw der Marken Mercedes-Benz und smart abgesetzt. Die Auslieferungen von Januar bis März standen in vielen Märkten trotz der anhaltenden COVID-19-Pandemie im Zeichen einer starken Endkundennachfrage. In Europa wurden 182.100 (i. V. 189.200) Fahrzeuge abgesetzt. Hier konnten wir das Niveau vor der COVID-19-Pandemie noch nicht wieder erreichen. Im Kernmarkt Deutschland hat Mercedes-Benz Cars 56.100 (i. V. 61.000) Fahrzeuge verkauft. In China, dem größten Absatzmarkt von Mercedes-Benz Cars, konnte mit 208.100 (i. V. 131.600) Einheiten der Absatz vom Vorjahr um 58 % auf einen neuen Höchststand für das erste Quartal gesteigert werden. Der chinesische Absatzmarkt war im Vorjahresquartal stark von den Folgen der COVID-19-Pandemie belastet. In den USA lagen die Auslieferungen von Mercedes-Benz Cars mit 72.800 (i. V. 68.500) Fahrzeugen ebenfalls über dem Vorjahresniveau.

Mercedes-Benz Vans verzeichnete von Januar bis März 2021 weltweit einen Absatz von 88.400 (i. V. 76.200) Einheiten. In der Kernregion EU30 lag der Absatz mit 57.500 (i. V. 53.100) Einheiten deutlich über dem Vorjahr. Dabei setzten wir in Deutschland 20.400 (i. V. 21.600) Fahrzeuge ab. In Nordamerika lag der Absatz mit 11.100 (i. V. 7.300) Einheiten deutlich über dem Vorjahr. In den USA haben wir mit 9.500 (i. V. 6.300) Einheiten einen Bestwert im ersten Quartal verzeichnet. In Lateinamerika stieg der Absatz auf 4.000 (i. V. 2.700) Einheiten. In China verzeichneten wir mit 8.500 (i. V. 4.200) Einheiten ebenfalls einen Bestwert im ersten Quartal.

Der Absatz von **Daimler Trucks** lag im ersten Quartal mit 97.600 Einheiten um 6 % über dem Vorjahresniveau. Insbesondere durch die Markterholung in wichtigen Kernregionen sowie Marktanteilssteigerungen in den Regionen Nordamerika, EU30 und in Brasilien konnten wir unsere Absätze im ersten Quartal 2021 steigern. In der Region EU30 konnten wir einen deutlichen Absatzzuwachs auf 15.300 (i. V. 13.200), in Lateinamerika auf 10.500 (i. V. 7.000) und in Nordamerika auf 37.000 (i. V. 35.600) Lkw verzeichnen. In Asien bewegten sich unsere Auslieferungen mit 26.000 (i. V. 30.700) Fahrzeugen rückläufig.

B.01**Konzernabsatz**

	Q1 2021	Q1 2020	Veränd. in %
Daimler-Konzern	728.609	644.316	+13
Mercedes-Benz Cars	538.869	470.581	+15
Mercedes-Benz Vans	88.418	76.161	+16
Daimler Trucks	97.585	92.468	+6
Daimler Buses	3.737	5.106	-27

Der Absatz von **Daimler Buses** ging im Wesentlichen infolge der andauernden COVID-19-Pandemie aufgrund geringer weltweiter Nachfrage nach Reisebussen im ersten Quartal 2021 deutlich um 27 % auf 3.700 Einheiten zurück. In der Region EU30 setzten wir mit 700 Einheiten 48 % weniger Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra ab als im Vorjahresquartal. Auch in Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, verzeichneten wir mit 1.600 Fahrgestellen einen signifikanten Absatzrückgang um 18 %. In Mexiko beliefen sich unsere Verkäufe auf 400 Einheiten und lagen damit um 8 % unter dem Vorjahresquartal.

Bei **Daimler Mobility** ist das Neugeschäft im Vergleich zum Vorjahresquartal um 4 % auf 16,8 Mrd. € leicht gestiegen. In China lag das Neugeschäft sogar deutlich über dem Vorjahresquartal, während in Europa ein leichter Anstieg zu verzeichnen war. In den Regionen Nord- und Südamerika und Afrika & Asien-Pazifik verringerte sich das Neugeschäfts jedoch deutlich. Das Vertragsvolumen lag Ende März bei 152,7 Mrd. € und damit auf dem Niveau des Jahresendes 2020. Der Vertragsbestand von Athlon und Daimler Fleet Management betrug zum Quartalsende 390.000 Verträge. Das entsprach einem Vertragsvolumen von 6,3 Mrd. €. Im ersten Quartal belief sich die Zahl der Transaktionen bei den Mobilitätsdiensten der Joint Ventures FREE NOW & REACH NOW, SHARE NOW sowie PARK NOW & CHARGE NOW auf 75 Mio. Das Versicherungsgeschäft konnte einen deutlichen Anstieg verzeichnen. Weltweit wurden im ersten Quartal 621.000 (i. V. 520.000) Versicherungspolicen über Daimler Mobility abgeschlossen.

Wichtige Ereignisse**Aufsichtsrat der Daimler AG wählt Bernd Pischetsrieder zum neuen Vorsitzenden**

Der Aufsichtsrat der Daimler AG hat auf seiner konstituierenden Sitzung im Anschluss an die virtuelle ordentliche Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2020 am 31. März 2021 einen neuen Vorsitzenden gewählt. Bernd Pischetsrieder folgt auf Manfred Bischoff, der nach 14 Jahren an der Spitze das Kontrollgremium auf eigenen Wunsch verlässt.

Weitere personelle Veränderungen im Aufsichtsrat

Mit großer Mehrheit neu in den Aufsichtsrat wurden von den Aktionärinnen und Aktionären Elizabeth Centoni, Chief Strategy Officer and General Manager of Applications bei Cisco Systems, Inc., Ben van Beurden, CEO Royal Dutch Shell plc, sowie Martin Bruder Müller, Vorsitzender des Vorstands der BASF SE, gewählt. Sie folgen auf Petraea Heynicke und Jürgen Hambrecht, die neben Manfred Bischoff ebenfalls aus dem Kontrollgremium ausgeschieden sind. Die Amtszeit der neu gewählten Mitglieder begann mit Beendigung der Hauptversammlung 2021 und endet mit der Aktionärsversammlung im Jahr 2025.

Hohe Zustimmung für die Vorschläge der Verwaltung

Die Aktionärinnen und Aktionäre stimmten auf der Hauptversammlung den Vorschlägen der Verwaltung mit überwältigender Mehrheit zu und beschlossen unter anderem die Ausschüttung einer Dividende von 1,35 (i. V. 0,90) € pro Aktie für das vergangene Geschäftsjahr. Die Ausschüttungssumme beträgt 1,4 (i. V. 1,0) Mrd. €. Die Mitglieder des Vorstands wurden mit 97,94 %, die Mitglieder des Aufsichtsrats mit 95,17 % des vertretenen Grundkapitals entlastet. Die virtuelle Hauptversammlung verfolgten mehr als 12.000 Zuschauer im Internet. Insgesamt waren 57,21 % des Grundkapitals vertreten.

Daimler plant Aufteilung des Geschäfts in zwei unabhängige Unternehmen und Börsennotierung von Daimler Truck

Aufsichtsrat und Vorstand von Daimler haben am 3. Februar 2021 beschlossen, einen Spin-Off des Truck & Bus-Geschäfts zu evaluieren und mit den Vorbereitungen für eine eigenständige Börsennotierung von Daimler Truck zu beginnen. Beabsichtigt ist, dass der Mehrheitsanteil von Daimler Truck an die heutigen Daimler-Aktionäre übertragen wird. Daimler Truck wird im Zuge dessen volle unternehmerische Freiheit erlangen sowie eine eigenständige Corporate Governance-Struktur mit einem unabhängigen Aufsichtsratsvorsitzenden besitzen. Im Rahmen dieser Neustrukturierung ist sowohl bei Mercedes-Benz als auch bei Daimler Truck die Unterstützung durch Finanz- und Mobilitäts-Dienstleistungsgesellschaften geplant. Dafür beabsichtigen wir, die Kapazitäten und Teams der heutigen Daimler Mobility sowohl Mercedes-Benz als auch Daimler Truck zuzuordnen. Zudem wird angestrebt, dass Daimler Truck die Kriterien für eine Aufnahme im DAX erfüllen wird. Nach aktueller Planung soll die Transaktion bis zum Ende des Jahres 2021 abgeschlossen sein, zu diesem Zeitpunkt soll Daimler Truck erstmals an der Frankfurter Börse gelistet sein. Darüber hinaus beabsichtigt Daimler, sich zu einem späteren Zeitpunkt in Mercedes-Benz umzubenennen.

Daimler Truck AG und Cummins Inc. planen globale Zusammenarbeit bei mittelschweren Nutzfahrzeugmotoren

Die Daimler Truck AG und der US-amerikanische Motorenhersteller Cummins Inc. gaben am 23. Februar 2021 die Unterzeichnung einer gemeinsamen Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) bekannt. Inhalt ist eine globale strategische Partnerschaft für mittelschwere Motoren. Im Rahmen der geplanten strategischen Partnerschaft wird Cummins in die Weiterentwicklung der mittelschweren Motorenplattform sowie deren globale Produktion und Lieferung ab der zweiten Hälfte des Jahrzehnts für Daimler Trucks & Buses investieren.

Daimler Truck AG und Volvo Group gründen Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric

Die Daimler Truck AG und die Volvo Group gründeten am 1. März 2021 das angekündigte Brennstoffzellen-Joint-Venture. Die Volvo Group hat hierfür 50% der Anteile am bestehenden Unternehmen Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG für die Summe von etwa 0,6 Mrd. € erworben. Die Partner wollen das neue Joint Venture als einen weltweit führenden Hersteller von Brennstoffzellen etablieren und damit zu einem klimaneutralen und nachhaltigen Transport bis zum Jahr 2050 beitragen. Die Daimler Truck AG und die Volvo Group haben die Umbenennung des Unternehmens in cellcentric GmbH & Co. KG vereinbart.

Mercedes-Benz Drive Systems Campus: Stuttgart-Untertürkheim richtet sich auf »Electric First« aus

Mercedes-Benz richtet seinen Geschäftsbereich Mercedes-Benz Drive Systems und das Werk Stuttgart-Untertürkheim im Kontext der Ambition 2039 – den Weg des Unternehmens zur CO₂-Neutralität – konsequent auf »Electric First« aus. Mercedes-Benz untermauert damit seine im Oktober 2020 vorgestellte neue Strategie. Nach intensiven Verhandlungen einigten sich Geschäftsführung und Betriebsrat des Mercedes-Benz Werks Untertürkheim darauf, einen dreistelligen Millionenbetrag in die Transformation des Werks Untertürkheim zu investieren: den künftigen »Mercedes-Benz Drive Systems Campus«. Der größte Standort im globalen Powertrain Produktionsverbund wird sich dabei auf Forschung, Entwicklung und Produktionsanläufe von Antriebssystemen konzentrieren. Eine neue Fabrik für die Kleinserienfertigung von künftigen Lithium-Ionen-Batteriezellen und ein eigenes Battery Safety Lab ergänzen die bestehenden Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten von Mercedes-Benz im Bereich Batterietechnologie.

BMW Group und Daimler Mobility wollen PARK NOW an EasyPark Group veräußern

Die BMW Group und die Daimler Mobility AG gaben am 9. März 2021 bekannt, ihr Joint Venture PARK NOW Group an die EasyPark Group zu veräußern. Die Transaktion steht unter dem Vorbehalt der vorherigen Genehmigung durch die zuständigen Behörden. PARK NOW ist der Anbieter digitaler Parkdienstleistungen in der YOUR NOW Joint Venture-Gruppe der beiden Unternehmen, deren Angebot Dienstleistungen für Carsharing (SHARE NOW), Ride-Hailing und Routenplanung (FREE NOW & REACH NOW) sowie das Laden von Elektrofahrzeugen (CHARGE NOW) in Europa sowie Nord- und Südamerika umfasst. Das international tätige Unternehmen EasyPark, das über eine 20-jährige Erfahrung im Park-Geschäft verfügt, hat seine Absicht erklärt, PARK NOW zu übernehmen und seine Geschäftsaktivitäten im Rahmen der globalen Wachstumsstrategie weiter auszubauen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zu erhalten, werden die verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung, die verkürzte Kapitalflussrechnung und die verkürzte Bilanz zusätzlich zum Daimler-Konzern für das »Industriegeschäft« und für »Daimler Mobility« dargestellt. Die Spalten Industriegeschäft und Daimler Mobility stellen dabei eine wirtschaftliche Betrachtungsweise dar. Das Industriegeschäft umfasst die Fahrzeugsegmente Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses. Daimler Mobility entspricht dem Segment Daimler Mobility. Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Daimler Mobility sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts werden sowohl für den Konzern als auch für die Segmente ergänzend bereinigte Größen ermittelt und berichtet. Die Bereinigungen umfassen Einzelsachverhalte, sofern diese in einem Berichtsjahr zu wesentlichen Effekten führen. Diese Einzelsachverhalte können insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Transaktionen betreffen. Weitere Informationen zum Steuerungssystem finden sich im Geschäftsbericht 2020 im Kapitel Grundlagen des Konzerns im zusammengefassten Lagebericht mit nichtfinanzieller Erklärung.

Ertragslage

Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler-Konzerns im ersten Quartal 2021

Der **Umsatz** des Daimler-Konzerns lag im ersten Quartal 2021 mit 41.017 (i. V. 37.223) Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert. Während der Umsatz in den Segmenten Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility auf Vorjahresniveau lag, erzielte das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans einen Umsatz deutlich über dem des Vorjahres. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem stark gestiegenen Absatzvolumen in China. Bereinigt um negative Wechselkursveränderungen stieg der Umsatz ebenfalls deutlich über das Niveau des Vorjahresquartals.

Die Funktionskosten bewegten sich auf dem Niveau des Vorjahres. Die infolge der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen führten zu einer Reduzierung der Fixkosten. Gegenläufig wirkten sich die Aufwendungen aus den laufenden Personalkostenoptimierungsprogrammen negativ auf die Funktionskosten aus. Im Segment Daimler Mobility war das erste Quartal des Vorjahres aufgrund der Erhöhung der Kreditrisikovorsorge stark belastet.

In den Fahrzeugsegmenten führte das Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) zu einem positiven Beitrag von 1.215 Mio. € vor allem im sonstigen betrieblichen Ergebnis. Davon entfallen 624 Mio. € insbesondere auf die Neubewertung der weiterhin von Daimler gehaltenen Anteile an dieser Gesellschaft. Weiterhin trug das deutlich höhere Ergebnis der At-equity-Beteiligung an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) zu einer Ergebnissteigerung bei. Darüber hinaus wirkte sich der Börsengang der Chargepoint, Inc. und die damit verbundene Folgebewertung zum beizulegenden Zeitwert positiv auf das übrige Finanzergebnis aus.

Das **EBIT** belief sich im ersten Quartal 2021 auf 5.748 (i. V. 617) Mio. € und lag damit deutlich über dem Vorjahreswert. Das bereinigte EBIT des Daimler-Konzerns betrug 4.970 (i. V. 719) Mio. €. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [7 B.04](#) enthalten.

Das **Zinsergebnis** belief sich im ersten Quartal 2021 auf -66 (i. V. -77) Mio. €.

Im ersten Quartal 2021 wird unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von 1.309 (i. V. 372) Mio. € ausgewiesen. Die Steuerquote betrug 23,0 (i. V. 68,9)%. Mindernd auf die Steuerquote im Jahr 2021 wirkte sich aus, dass auf den Ertrag im Zusammenhang mit dem neuen Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric lediglich ein latenter Steueraufwand für Körperschaftsteuer anfiel. Ein latenter Steueraufwand für Gewerbesteuer entstand im Jahr 2021 nicht. Die latente Steuer für Gewerbesteuer wurde im Vorjahr im deutschen Organkreis nicht angesetzt. Im Jahr 2020 führten Steueraufwendungen für Vorjahre sowie steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen, welche im Wesentlichen im Zusammenhang mit Beteiligungen standen, zu einer Erhöhung der Steuerquote. Aufgrund des geringen Vorsteuerergebnisses im Jahr 2020 hatten diese eine überproportionale Auswirkung auf die Steuerquote.

Das **Konzernergebnis** lag mit 4.373 Mio. € deutlich über dem Niveau des Vorjahresquartals von 168 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 83 (i. V. 74) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 4.290 (i. V. 94) Mio. €; dies führte zu einem starken Anstieg des **Ergebnisses je Aktie** auf 4,01 (i. V. 0,09) €.

Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie (unverwässert) wurde eine durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien von unverändert 1.069,8 Mio. Stück zugrunde gelegt.

Tabelle **7 B.02** zeigt die verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Daimler Mobility. Tabelle **7 B.03** zeigt die Zusammensetzung des EBIT für das Industriegeschäft.

B.02

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung erstes Quartal

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	Q1 2021	Q1 2020	Q1 2021	Q1 2020	Q1 2021	Q1 2020
in Millionen €						
Umsatzerlöse	4.1.017	37.223	34.051	30.122	6.966	7.101
Umsatzkosten	-32.010	-31.512	-26.102	-24.869	-5.908	-6.643
Bruttoergebnis vom Umsatz	9.007	5.711	7.949	5.253	1.058	458
Vertriebskosten	-2.756	-2.889	-2.587	-2.711	-169	-178
Allgemeine Verwaltungskosten	-975	-920	-781	-733	-194	-187
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.831	-1.722	-1.831	-1.722	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.488	415	1.449	376	39	39
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	532	-50	522	23	10	-73
Übriges Finanzergebnis	283	72	283	73	-	-1
EBIT	5.748	617	5.004	559	744	58
Zinsergebnis	-66	-77	-64	-74	-2	-3
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.682	540	4.940	485	742	55
Ertragsteuern	-1.309	-372	-1.115	-368	-194	-4
Konzernergebnis	4.373	168	3.825	117	548	51
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	83	74				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	4.290	94				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	4,01	0,09				
Verwässert	4,01	0,09				

B.03

EBIT des Industriegeschäfts erstes Quartal

	Industriegeschäft		Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses		Überleitung	
	Q1 2021	Q1 2020	Q1 2021	Q1 2020	Q1 2021	Q1 2020	Q1 2021	Q1 2020
in Millionen €								
Umsatzerlöse	34.051	30.122	26.886	23.196	8.665	8.744	-1.500	-1.818
Umsatzkosten	-26.102	-24.869	-20.452	-19.276	-7.102	-7.325	1.452	1.732
Bruttoergebnis vom Umsatz	7.949	5.253	6.434	3.920	1.563	1.419	-48	-86
Vertriebskosten	-2.587	-2.711	-2.049	-2.269	-635	-628	97	186
Allgemeine Verwaltungskosten	-781	-733	-387	-419	-358	-325	-36	11
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.831	-1.722	-1.510	-1.368	-329	-360	8	6
Übrige Erträge/Aufwendungen	2.254	472	1.590	646	800	141	-136	-315
EBIT	5.004	559	4.078	510	1.041	247	-115	-198

Umsatz und EBIT der Segmente im ersten Quartal 2021

Der Umsatz von **Mercedes-Benz Cars & Vans** stieg im ersten Quartal 2021 insbesondere aufgrund eines deutlich gestiegenen Absatzvolumens in China um 16 % auf 26.886 (i. V. 23.196) Mio. €. Das EBIT des Segments belief sich auf 4.078 (i. V. 510) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug 3.841 (i. V. 603) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 14,3 % über dem bereinigten Vorjahreswert von 2,6 %. [↗ B.03](#) [↗ B.04](#)

Bedingt durch die Folgen der COVID-19-Pandemie war das Bruttoergebnis vom Umsatz im Vorjahresquartal durch den deutlichen Absatzrückgang in China belastet. Neben dem gestiegenen Absatzvolumen und einer verbesserten Absatzstruktur wirkten auch eine verbesserte Preisdurchsetzung sowie weitere Kostenoptimierungen positiv. Gegenläufig belasteten Wechselkurseffekte das Ergebnis. Insgesamt stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz deutlich von 16,9 % auf 23,9%. Die aufgrund der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen führten zu einer Reduzierung der Fixkosten. Das deutlich höhere Ergebnis der At-equity-Beteiligung an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) trug zusätzlich zu einer Ergebnissteigerung bei. Weiterhin wirkte sich der Börsengang des Ladeinfrastrukturbetreibers Chargepoint, Inc. und die damit verbundene Folgebewertung zum beizulegenden Zeitwert von 179 Mio. € positiv auf das übrige Finanzergebnis aus.

Außerdem wirkte ein Ertrag von 604 Mio. € im Zusammenhang mit der Gründung des Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric ergebnissteigernd. Gegenläufig belasteten Aufwendungen aus Personalkostenoptimierungsprogrammen von 292 Mio. € das Ergebnis des Segments. In beiden Quartalen waren Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge (75 Mio. €; i. V. 93 Mio. €) enthalten. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ B.04](#) enthalten.

Daimler Trucks & Buses verzeichnete im ersten Quartal 2021 einen Umsatz auf Vorjahresniveau von 8.665 (i. V. 8.744) Mio. €. Das EBIT betrug 1.041 (bereinigt 518; i. V. 247) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite des Segments lag mit 6,0 % über dem Vorjahreswert von 2,8 %. [↗ B.03](#) [↗ B.04](#)

Steigende Lkw-Verkäufe im Wesentlichen in den Regionen EU30 und Nordamerika – die auf Markterholungen sowie teilweise Marktanteilssteigerungen zurückzuführen waren – beeinflussten den Umsatz und das Ergebnis positiv, wurden jedoch durch geringere Absätze im Busgeschäft sowie eine unvorteilhafte Wechselkursentwicklung gemildert. Steigende Rohmaterialpreise, Engpässe in der Zulieferkette sowie Maßnahmen zur Eindämmung der Folgen der COVID-19-Pandemie belasteten das Ergebnis zusätzlich. Positive Effekte resultierten aus dem Gebrauchtfahrzeuggeschäft sowie einer verbesserten Preisdurchsetzung. Die Umsatzkosten lagen unter denen des Vorjahres. Das Bruttoergebnis vom Umsatz stieg von 16,2 % auf 18,0%. In den Funktionskostenbereichen wirkten sich die eingeleiteten Maßnahmen und die schrittweise Umsetzung von Restrukturierungsmaßnahmen positiv aus. Gegenläufig resultierten Belastungen aus Aufwendungen für Personal-kostenoptimierungsprogramme von 88 Mio. €. Vor allem im sonstigen betrieblichen Ergebnis wirkte ein Ertrag von 611 Mio. € im Zusammenhang mit der Gründung des Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric ergebnissteigernd. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ B.04](#) enthalten.

Das EBIT des Segments **Daimler Mobility** belief sich im ersten Quartal 2021 auf 744 (bereinigt 691; i. V. 58) Mio. €. Die bereinigte Eigenkapitalrendite lag mit 18,7 % über dem Niveau des Vorjahreswertes von 1,6 %. [↗ B.02](#) [↗ B.04](#)

Hauptgrund für die positive Entwicklung des Bruttoergebnisses vom Umsatz im ersten Quartal 2021 waren geringere Zuführungen zur Kreditrisikovorsorge, da das Vorjahresquartal durch die Reaktion auf die COVID-19-Pandemie wesentlich belastet war. Weitere positive Effekte konnten aufgrund des aktuell niedrigen Zinsniveaus realisiert werden, während gegenläufig Belastungen in den Funktionskosten aufgrund von Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme von 36 Mio. € wirkten. Darüber hinaus verzeichnete Daimler Mobility einen positiven Ergebnisbetrag von 89 Mio. € aus der Veräußerung der Anteile an der Via Transportation Inc. Des Weiteren ergaben sich positive Effekte aus der Verbesserung der operativen Geschäftsentwicklung der Mobilitätsdienstleistungen. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ B.04](#) enthalten.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im ersten Quartal 2021 Aufwendungen von 129 (i. V. 218) Mio. €. Dabei wirkte sich im ersten Quartal des Vorjahres insbesondere die Wertminderung des At-equity-Buchwerts der Beteiligung an BAIC Motor Corporation Ltd. negativ aus.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich Erträge von 14 (i. V. 20) Mio. €.

B.04**Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT erstes Quartal**

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €					
Q1 2021					
EBIT	4.078	1.041	744	-115	5.748
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	75	-	-	-	75
Restrukturierungsmaßnahmen	292	88	36	35	451
M&A-Transaktionen	-604	-611	-89	-	-1.304
Bereinigtes EBIT	3.841	518	691	-80	4.970
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	15,2	12,0	20,2		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	14,3	6,0	18,7		

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €					
Q1 2020					
EBIT	510	247	58	-198	617
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	93	-	-	9	102
Restrukturierungsmaßnahmen	-	-	-	-	-
M&A-Transaktionen	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT	603	247	58	-189	719
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	2,2	2,8	1,6		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	2,6	2,8	1,6		

¹ Die bereinigte Umsatzrendite ermittelt sich als Verhältnis von bereinigtem EBIT zu Umsatzerlösen. Die bereinigte Eigenkapitalrendite wird als Verhältnis von bereinigtem EBIT und durchschnittlichem Eigenkapital der Quartale bestimmt.

Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** **↗ B.05** belief sich im ersten Quartal 2021 auf 4,9 (i. V. 1,2) Mrd. €. Im Vergleich zur Vorjahresperiode, die durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie stark belastet war, war im ersten Quartal 2021 eine deutliche Verbesserung des operativen Geschäftsverlaufs zu verzeichnen. Positive Effekte resultierten zudem aus der Entwicklung des Working Capitals. Während im ersten Quartal 2020 die rückläufige Kundennachfrage sowie die temporären Unterbrechungen der Produktion die wesentlichen Einflussfaktoren waren, ist die Entwicklung des Working Capitals im Berichtszeitraum in allen automobilen Segmenten insbesondere geprägt durch die saisonalen Einflüsse.

Gegenläufig wirkten die im März 2021 getätigten Zahlungen von 0,9 Mrd. €, die infolge der im Vorjahr mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge stehen. Zudem wurden im Berichtszeitraum Zahlungen für die Personalkostenoptimierungsprogramme geleistet, die aus den vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung resultierten. Im Vorjahreszeitraum war der Cash Flow der Geschäftstätigkeit dagegen durch Zahlungen belastet, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios für die anstehende Beendigung der Produktion der X-Klasse im ersten Quartal 2020 geleistet wurden.

B.05

Verkürzte Kapitalflussrechnung

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	Q1 2021	Q1 2020	Q1 2021	Q1 2020	Q1 2021	Q1 2020
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	23.048	18.883	20.344	16.152	2.704	2.731
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.682	540	4.940	485	742	55
Abschreibungen/Wertminderungen	1.816	1.981	1.785	1.947	31	34
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-2.033	-29	-2.035	-119	2	90
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-2.075	-2.930	-2.302	-3.049	227	119
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-326	2.144	86	1.722	-412	422
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.020	933	2.835	943	185	-10
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	666	716	-41	5	707	711
Vermietete Fahrzeuge	477	629	-316	48	793	581
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-1.808	-2.167	-1.532	-1.622	-276	-545
Gezahlte Ertragsteuern	-540	-599	-355	-431	-185	-168
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	4.879	1.218	3.065	-71	1.814	1.289
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-1.902	-2.021	-1.865	-2.001	-37	-20
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	639	-125	483	-136	156	11
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	311	659	365	574	-54	85
Sonstige Ein- und Auszahlungen	205	86	202	116	3	-30
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-747	-1.401	-815	-1.447	68	46
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-1.496	-2.527	-813	-3.012	-683	485
Dividendenzahlungen	-78	-39	-70	-30	-8	-9
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	-82	-30	-82	-30	-	-
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	750	2.335	-750	-2.335
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-1.656	-2.596	-215	-737	-1.441	-1.859
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	432	36	395	69	37	-33
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	25.956	16.140	22.774	13.966	3.182	2.174

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** [↗ B.05](#) ergab sich ein Mittelabfluss von 0,7 (i. V. 1,4) Mrd. €. Der Rückgang resultierte insbesondere aus dem Zahlungsmittelzufluss von 0,6 Mrd. € im Zusammenhang mit dem partiellen Verkauf der Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG (DTFC) an die Volvo Gruppe. Die Erlöse aus dem Verkauf, die im März 2021 vereinnahmt wurden, werden auf die Segmente Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses aufgeteilt.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** [↗ B.05](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 1,7 (i. V. 2,6) Mrd. €. Der Rückgang im Vergleich zur Vorjahresperiode ist im Wesentlichen auf die Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten zurückzuführen.

Seit dem 31. Dezember 2020 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 2,9 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen umfasst, hat sich um 2,6 Mrd. € auf 32,0 Mrd. € erhöht.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ B.06](#), dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow ist. Demgegenüber werden Effekte im Zusammenhang mit der Abbildung der Nutzungsrechte, die aus der Leasingnehmerbilanzierung resultieren und im Wesentlichen zahlungsunwirksam sind, im Free Cash Flow des Industriegeschäfts berücksichtigt.

Die übrigen Anpassungen betreffen die Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler sowie Effekte aus konzerninternen Geldanlagen. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von Anteilen an Tochtergesellschaften ohne Beherrschungsverlust im Free Cash Flow berücksichtigt.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** führte im ersten Quartal 2021 zu einem Zahlungsmittelzufluss von 1,8 (i. V. Zahlungsmittelabfluss 2,3) Mrd. €. Im Vergleich zur Vorjahresperiode, die durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie stark belastet war, war im ersten Quartal 2021 eine deutliche Verbesserung des operativen Geschäftsverlaufs zu verzeichnen. Positive Effekte resultierten zudem aus der Entwicklung des Working Capitals. Während im ersten Quartal 2020 die rückläufige Kundennachfrage sowie die temporären Unterbrechungen der Produktion die wesentlichen Einflussfaktoren waren, ist die Entwicklung des Working Capitals im Berichtszeitraum in allen automobilen Segmenten insbesondere geprägt durch die saisonalen Einflüsse. Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts war zudem positiv beeinflusst durch den Zahlungsmittelzufluss im Zusammenhang mit dem partiellen Verkauf der Anteile an der DTFC an die Volvo Gruppe. Gegenläufig wirkten die im März 2021 getätigten Zahlungen, die infolge der im Vorjahr mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit

B.06

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

in Millionen €	Q1 2021	Q1 2020	Veränd.
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	3.065	-71	+3.136
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-815	-1.447	+632
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	-365	-574	+209
Nutzungsrechte	-93	-121	+28
Übrige Anpassungen	18	-103	+121
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	1.810	-2.316	+4.126
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	1.063	153	+910
Restrukturierungsmaßnahmen	550	301	+249
M&A Transaktionen	-591	-	-591
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	2.832	-1.862	+4.694

Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge stehen. Zudem wurden im Berichtszeitraum Zahlungen für die Personalkostenoptimierungsprogramme geleistet, die aus den vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung resultierten. Im Vorjahreszeitraum war der Free Cash Flow des Industriegeschäfts durch Zahlungen belastet, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios für die anstehende Beendigung der Produktion der X-Klasse im ersten Quartal 2020 geleistet wurden.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir zudem einen **bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ B.06](#). In den Bereinigungen aus rechtlichen Verfahren sind Zahlungen des Industriegeschäfts enthalten, die im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und den damit zusammenhängenden Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge stehen. Hier wirkten insbesondere die im März 2021 getätigten Zahlungen, die infolge der im Vorjahr mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge stehen. Die Bereinigungen aus Restrukturierungsmaßnahmen beinhalten im Berichtszeitraum Zahlungen für die Personalkostenoptimierungsprogramme und im Vorjahresquartal die Zahlungen, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios geleistet wurden. Über die Bereinigungen aus M&A-Transaktionen werden die zahlungswirksamen Effekte im Zusammenhang mit dem partiellen Verkauf der Anteile an DTFC an die Volvo Gruppe herausgerechnet. Insgesamt war für den bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts ein Zahlungsmittelzufluss von 2,8 (i.V. Zahlungsmittelabfluss 1,9) Mrd. € zu verzeichnen.

B.07**Überleitung CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

	Q1 2021	Q1 2020
in Millionen €		
CFBIT Mercedes-Benz Cars & Vans	1.968	-1.729
CFBIT Daimler Trucks & Buses	621	-85
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-355	-431
Gezahlte/erhaltene Zinsen	-100	16
Übrige Überleitungsposten	-324	-87
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	1.810	-2.316

Im ersten Quartal 2021 führte der **Free Cash Flow des Daimler-Konzerns** zu einem Mittelzufluss von 3,7 (i. V. Mittelabfluss 1,0) Mrd. €. Neben den Effekten aus dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist der Free Cash Flow des Daimler-Konzerns insbesondere durch das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Daimler Mobility beeinflusst.

Neben der Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit kann der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** auf Basis der Cash Flows vor Zinsen und Steuern (CFBIT) der automobilen Segmente abgeleitet werden. Die Überleitung vom CFBIT von Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst darüber hinaus die gezahlten Steuern und Zinsen. Die übrigen Überleitungsposten beinhalten insbesondere Eliminierungen zwischen den Segmenten sowie Sachverhalte, die dem Industriegeschäft zuzuordnen sind, aber nicht von den automobilen Segmenten verantwortet werden. In der Tabelle **7 B.07** wird die Überleitung vom CFBIT der automobilen Segmente zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts dargestellt.

Der **CFBIT der automobilen Segmente** leitet sich aus dem EBIT und der Veränderung der Net Assets ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte. Die Tabelle **7 B.08** zeigt für Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses die Zusammensetzung des CFBIT für das erste Quartal 2021 im Vergleich zur Vorjahresperiode. In der Tabelle **7 B.09** wird für Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses die Überleitung vom CFBIT zum **bereinigten CFBIT** sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** dargestellt.

B.08**CFBIT**

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	Q1 2021	Q1 2020	Q1 2021	Q1 2020
in Millionen €				
EBIT	4.078	510	1.041	247
Veränderung im Working Capital	844	-163	-159	-129
Nettofinanzinvestitionen	186	-118	314	-9
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1.586	-1.821	-198	-186
Abschreibungen/Wertminderungen	1.498	1.614	287	333
Übrige	-3.052	-1.751	-664	-341
CFBIT	1.968	-1.729	621	-85

B.09**Überleitung zum bereinigten CFBIT**

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	Q1 2021	Q1 2020	Q1 2021	Q1 2020
in Millionen €				
CFBIT	1.968	-1.729	621	-85
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	1.062	147	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	409	301	95	-
M&A Transaktionen	-310	-	-281	-
Bereinigter CFBIT	3.129	-1.281	435	-85
Bereinigtes EBIT	3.841	603	518	247
Bereinigte Cash Conversion Rate¹	0,8	-2,1	0,8	-0,3

¹ Die bereinigte Cash Conversion Rate berechnet sich aus dem Verhältnis von bereinigtem CFBIT zu bereinigtem EBIT.

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [↗ B.10](#) errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen abzüglich des währungs-gesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

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

Seit dem 31. Dezember 2020 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 2,2 Mrd. € auf 20,1 Mrd. €. Der Anstieg ist insbesondere auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts sowie auf positive Wechselkurseffekte zurückzuführen.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 um 1,2 Mrd. € auf 114,0 Mrd. € verringert. [↗ B.11](#)

Der Daimler-Konzern hat sich im ersten Quartal des Jahres 2021 erneut erfolgreich auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **refinanziert**.

Im ersten Quartal 2021 sind Daimler aus der **Emission** von Anleihen liquide Mittel von 4,5 (i. V. 3,2) Mrd. € zugeflossen. Aufgrund der Tilgung von Anleihen flossen 5,5 (i. V. 5,7) Mrd. € ab. Ein wesentlicher Teil des Emissionsvolumens wurde in Form sogenannter Benchmark-Anleihen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) durchgeführt, darunter Daimlers zweite Grüne Anleihe mit einem Volumen von 1,0 Mrd. €. [↗ B.12](#)

Über die in der Tabelle dargestellten Emissionen hinaus wurden weitere Anleihen in verschiedenen Ländern begeben.

Weiterhin konnten im ersten Quartal 2021 mehrere **Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktionen** durchgeführt werden. In den USA wurde ein Refinanzierungsvolumen von 1,3 Mrd. USD generiert. In China konnte ein Volumen von 7,9 Mrd. CNY platziert werden. Schließlich wurde in Japan erstmals eine Transaktion mit einem Refinanzierungsvolumen von 87 Mrd. JPY platziert.

Darüber hinaus hat Daimler eine seit Juli 2018 bestehende syndizierte **Kreditlinie** von 11 Mrd. €, die zum Stichtag nicht in Anspruch genommen wurde. Die im April 2020 abgeschlossene Kreditlinie von 12 Mrd. € ist ausgelaufen und wurde von Daimler nicht verlängert.

B.10

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	31. März 2021	31. Dez. 2020	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	22.774	20.344	+2.430
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	5.090	5.468	-378
Liquidität	27.864	25.812	+2.052
Finanzierungsverbindlichkeiten ¹	-8.664	-9.168	+504
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	892	1.211	-319
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-7.772	-7.957	+185
Netto-Liquidität	20.092	17.855	+2.237

¹ Zum 31. März 2021 werden Verbindlichkeiten aus der Refinanzierung konzerninterner Händler berücksichtigt.

B.11

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	31. März 2021	31. Dez. 2020	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	25.956	23.048	+2.908
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.072	6.397	-325
Liquidität	32.028	29.445	+2.583
Finanzierungsverbindlichkeiten	-146.922	-145.842	-1.080
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	921	1.224	-303
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-146.001	-144.618	-1.383
Netto-Verschuldung	-113.973	-115.173	+1.200

B.12

Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Finance North America LLC	1.500 Mio. USD	03/2021	03/2024
Daimler Finance North America LLC	1.000 Mio. USD	03/2021	03/2026
Daimler Finance North America LLC	500 Mio. USD	03/2021	03/2031
Daimler AG	1.000 Mio. €	03/2021	03/2033

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2020 von 285,7 Mrd. € auf 295,3 Mrd. €. Im Anstieg sind 4,7 Mrd. € Effekte aus der Währungsumrechnung enthalten; währungsbereinigt war ein Anstieg von 4,9 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 164,1 (i. V. 161,3) Mrd. € auf Daimler Mobility; dies entsprach 56 % aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern (i. V. 56 %).

Der wechsellkursbereinigte Anstieg der Bilanzsumme ist unter anderem auf gestiegene Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie höhere Vorräte zurückzuführen. Auf der

Passivseite waren ein höheres Eigenkapital, höhere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und übrige finanzielle Verbindlichkeiten zu verzeichnen, während die Rückstellungen unter dem Vorjahresniveau lagen. Tabelle **7 B.13** zeigt die verkürzte Bilanz des Daimler-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Daimler Mobility.

Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 41 % leicht über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 40 %). Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme liegt mit 36 % ebenfalls leicht über dem Vorjahresniveau (i. V. 35 %).

B.13

Verkürzte Bilanz	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	31. März 2021	31. Dez. 2020	31. März 2021	31. Dez. 2020	31. März 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	16.515	16.399	15.813	15.686	702	713
Sachanlagen	35.472	35.246	35.120	34.904	352	342
Vermietete Gegenstände	48.033	47.552	17.690	17.949	30.343	29.603
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	97.909	96.185	-92	-83	98.001	96.268
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	6.442	5.189	5.825	4.443	617	746
Vorräte	28.823	26.444	27.986	25.298	837	1.146
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.049	10.649	9.909	9.929	1.140	720
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	25.956	23.048	22.774	20.344	3.182	2.704
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.072	6.397	5.090	5.468	982	929
davon kurzfristig	5.051	5.356	4.787	5.165	264	191
davon langfristig	1.021	1.041	303	303	718	738
Übrige finanzielle Vermögenswerte	7.575	6.924	-10.028	-10.862	17.603	17.786
Sonstige Vermögenswerte	11.492	11.704	1.157	1.396	10.335	10.308
Summe Aktiva	295.338	285.737	131.244	124.472	164.094	161.265
Passiva						
Eigenkapital	67.993	62.248	52.794	47.933	15.199	14.315
Rückstellungen	28.973	32.520	27.829	31.323	1.144	1.197
Finanzierungsverbindlichkeiten	146.922	145.842	8.620	9.168	138.302	136.674
davon kurzfristig	61.841	59.303	-15.915	-18.717	77.756	78.020
davon langfristig	85.081	86.539	24.535	27.885	60.546	58.654
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.452	12.378	14.489	11.605	963	773
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	10.685	8.598	7.792	5.532	2.893	3.066
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	13.001	12.956	12.643	12.598	358	358
Sonstige Schulden	12.312	11.195	7.077	6.313	5.235	4.882
Summe Passiva	295.338	285.737	131.244	124.472	164.094	161.265

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 16,5 (i. V. 16,4) Mrd. € beinhalten 13,2 (i. V. 13,1) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten, 1,6 (i. V. 1,6) Mrd. € Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie 1,3 (i. V. 1,2) Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfielen Anteile von 94 (i. V. 94) % auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans sowie 6 (i. V. 6) % auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Sachanlagen** liegen mit 35,5 (i. V. 35,2) Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres. Im ersten Quartal 2021 wurden weltweit 1,2 (i. V. 1,3) Mrd. € insbesondere an unseren Produktions- und Montagestandorten für innovative Produkte und neue Technologien sowie die Modernisierung des weltweiten Produktionsnetzwerks investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen wie in den ersten drei Monaten des Vorjahres Sachinvestitionen von 0,9 Mrd. €.

Die **Vermieteten Gegenstände und Forderungen aus Finanzdienstleistungen** stiegen auf 145,9 (i. V. 143,7) Mrd. €; währungsbereinigt war jedoch ein Rückgang von 1,1 Mrd. € zu verzeichnen. Infolge der durch die Corona-Krise ausgelösten geringeren Kundennachfrage im Jahr 2020 liegt das Vertragsvolumen währungsbereinigt unter dem Niveau des Vorjahres. Die gestiegene Absatzfinanzierung mit Endkunden führte im ersten Quartal 2021, unter anderem in China, zu einem deutlichen Anstieg des Neugeschäfts. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 49 % unter dem Vorjahresniveau (i. V. 50 %).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** erhöhten sich auf 6,4 (i. V. 5,2) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC), BAIC Motor Corporation Ltd., YOUR NOW Holding GmbH sowie der There Holding B.V. Der Anstieg resultierte aus der erstmaligen Einbeziehung des Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric und der höheren Bewertung der Anteile an BBAC.

Die **Vorräte** erhöhten sich von 26,4 Mrd. € auf 28,8 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 10 % leicht über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 9 %). Währungsbereinigt erhöhten sich die Vorräte um 2,0 Mrd. €, insbesondere in Deutschland, den USA und in China. Der Anstieg resultierte überwiegend aus der üblichen saisonalen Erhöhung und betraf alle automobilen Geschäftsfelder. Auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entfielen 72 (i. V. 72) % der Vorräte sowie 25 (i. V. 24) % auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** liegen mit 11,0 Mrd. € über dem Vorjahresniveau (i. V. 10,6 Mrd. €). Auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entfielen 63 (i. V. 64) % der Forderungen sowie 27 (i. V. 29) % auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 um 2,9 Mrd. € auf 26,0 Mrd. €.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2020 von 6,4 Mrd. € auf 6,1 Mrd. € reduziert. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen in der Regel ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** liegen mit 7,6 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 6,9 Mrd. €). Sie bestehen vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigen- und Fremdkapitalanteilen, Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Krediten und sonstigen finanziellen Forderungen gegen Dritte.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** von 11,5 (i. V. 11,7) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 von 62,2 Mrd. € auf 68,0 Mrd. €. Die Effekte aus der Währungsumrechnung betragen 1,1 Mrd. €. Der währungsbereinigte Anstieg von 4,6 Mrd. € resultierte im Wesentlichen aus dem positiven Konzernergebnis von 4,4 Mrd. € und den ergebnisneutral erfassten Gewinnen von 2,0 Mrd. € im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen. Gegenläufig wirkten die in der Hauptversammlung beschlossene und Anfang April an die Aktionäre der Daimler AG ausgeschüttete Dividende von 1,4 Mrd. € sowie die ergebnisneutralen Verluste aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 0,3 Mrd. €. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 66,4 (i. V. 60,7) Mrd. €.

Im Verhältnis zum Anstieg der Bilanzsumme von 3 % erhöhte sich das Eigenkapital gegenüber dem um die Dividende bereinigten Eigenkapital des Vorjahres überproportional. Dementsprechend lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 22,5 % deutlich über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 21,3 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 39,1 (i. V. 37,3) %.

Die **Rückstellungen** liegen mit 29,0 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau (i. V. 32,5 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 10 % ebenfalls unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 11 %). Dabei reduzierten sich die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen auf 9,5 (i. V. 12,1) Mrd. €. Dem Rückgang des Barwerts der Pensionsverpflichtungen auf 36,9 (i. V. 39,9) Mrd. € stand ein nahezu unveränderter Marktwert der Planvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 28,6 (i. V. 28,9) Mrd. € gegenüber. Der Rückgang des Barwerts der Pensionsverpflichtungen ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Abzinsungsfaktoren zurückzuführen. Darüber hinaus beinhalten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Produktgarantien von 8,3 (i. V. 8,5) Mrd. €, für Personal- und Sozialbereich von 4,6 (i. V. 4,6) Mrd. €, für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren von 3,7 (i. V. 4,6) Mrd. € und für übrige Risiken von 2,8 (i. V. 2,7) Mrd. €. Der Rückgang der Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken resultiert insbesondere aus den im März 2021 getätigten Zahlungen infolge der im Vorjahr mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 146,9 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 145,8 Mrd. €). Währungsbereinigt war jedoch ein Rückgang von 1,5 Mrd. € zu verzeichnen, der im Wesentlichen auf den geringeren Refinanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts zurückzuführen ist. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 52 % auf Anleihen, 22 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 12 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen sowie 10 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert deutlich auf 15,5 (i. V. 12,4) Mrd. € erhöht. Der Anstieg steht im Zusammenhang mit der hohen Auslastung der Produktion im ersten Quartal 2021. Auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entfallen 71 (i. V. 71)% der Verbindlichkeiten und 23 (i. V. 23)% auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 10,7 (i. V. 8,6) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, aus der Personalabrechnung, aus derivativen Finanzinstrumenten, erhaltene Kauttionen sowie Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten. Zum 31. März 2021 war die Dividende an die Aktionäre der Daimler AG von 1,4 Mrd. € enthalten, die am 7. April 2021 ausgeschüttet wurde.

Die **Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten** lagen mit 13,0 Mrd. € auf dem Vorjahresniveau (i. V. 13,0 Mrd. €). Sie beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen und erweiterten Garantien sowie Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 liegen.

Die **Sonstigen Schulden** von 12,3 (i. V. 11,2) Mrd. € beinhalten hauptsächlich latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten.

Tabelle **7 B.14** zeigt für die automobilen Segmente die Ableitung der Net Assets. Dabei handelt es sich um die operativen Vermögenswerte und Schulden, die von den Segmenten zu verantworten sind.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz **7 C.03**, der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals **7 C.05** sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang zum Zwischenabschluss entnommen werden.

B.14

Net Assets der automobilen Segmente

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	31. März 2021	31. Dez. 2020	31. März 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €				
Immaterielle Vermögenswerte	14.109	13.991	1.690	1.681
Sachanlagen	27.430	26.661	7.715	7.905
Vorräte	20.764	19.117	7.307	6.307
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.932	6.839	2.978	3.090
Übrige Segmentvermögenswerte	26.446	24.752	6.742	5.847
Segmentvermögenswerte	95.681	91.360	26.432	24.830
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.992	8.752	3.514	2.824
Übrige Segmentschulden	50.922	51.416	14.574	14.176
Segmentschulden	61.914	60.168	18.088	17.000
Net Assets	33.767	31.192	8.344	7.830

Risiko- und Chancenbericht

Die Risiken und Chancen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns haben können, und detaillierte Informationen zu unserem Risiko- und Chancenmanagementsystem wurden in unserem Geschäftsbericht 2020 auf den Seiten 114 bis 129 dargestellt. Darüber hinaus verweisen wir auf die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Konzernzwischenlageberichts. Die Einschätzung der Risiken und Chancen für das Geschäftsjahr 2021 ist weiterhin insbesondere infolge der COVID-19-Pandemie von hoher Unsicherheit beeinflusst. Die Veränderungen der Risiken und Chancen werden kontinuierlich überwacht, bewertet und bei Bedarf in die unterjährigen Planungen eingearbeitet. Dies erfolgt unter der Annahme, dass sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf unseren wichtigsten Märkten weiter normalisieren und es insbesondere zu keinen neuerlichen Rückschlägen infolge der COVID-19-Pandemie kommt.

Volkswirtschaftliche Risiken

Unsere Einschätzung der im Geschäftsbericht 2020 ausgeführten volkswirtschaftlichen Chancen und Risiken hat weiterhin Gültigkeit.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Behördliche Verfahren

Daimler ist laufend behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren bezogen auf umweltrechtliche, strafrechtliche, kartellrechtliche sowie weitere Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen ausgesetzt.

Verschiedene Behörden und Institutionen weltweit waren und sind 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-, Verbraucherschutz- und Kartellrecht.

In den USA haben die 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. Nach Auffassung der Behörden habe Daimler sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDS«) in bestimmten seiner US-Dieselfahrzeuge nicht offengelegt, von denen einige 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, Servicemaßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen und bestimmte weitere Maßnahmen vorzunehmen. Im Fall der Nichterfüllung bestimmter Verpflichtungen können zusätzliche Vertragsstrafen fällig werden. Am 9. März 2021 hat das Gericht die finale Zustimmung zu den Vergleichen erteilt, womit sie rechtswirksam geworden sind. Für die Vergleiche mit den US-Behörden erwartet Daimler Kosten in Höhe von rund 1,5 Milliarden USD, wovon die Daimler AG im ersten Quartal 2021 bereits einen erheblichen Teil gezahlt hat. 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 die Environmental and Natural Resources Division des US-amerikanischen Justizministeriums (U.S. Department of Justice »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 ist noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus haben kürzlich weitere US-amerikanische Landesbehörden Untersuchungen nach Landesumwelt- und -verbraucherschutzrecht eingeleitet sowie Auskunfts- und Informationsersuchen erlassen. In Kanada führt die kanadische Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (»ECCC«) wegen des Verdachts möglicher Verletzungen des Canadian Environmental Protection Act sowie nicht offengelegter AECDS und Abschaltvorrichtungen 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, hat Daimler die kontroversen Fragen einer gerichtlichen Klärung vor dem zuständigen Verwaltungsgericht zugeführt und entsprechende Klagen erhoben. Ungeachtet dieser Widersprüche und der sich 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 Dieselausgasemissionen unter anderem nationale Kartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten, einschließlich des südkoreanischen Umweltministeriums (Ministry of Environment), der südkoreanischen Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission) und der Staatsanwaltschaft Seoul (Südkorea), verschiedene Untersuchungen und/oder Verfahren durch.

Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation und angesichts der jüngsten Entwicklungen ist es möglich, dass weitere regulatorische, strafrechtliche und verwaltungsrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergriffen oder Anordnungen erlassen werden. Ferner könnten weitere Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder die Rezertifizierung existierender Fahrzeugmodelle notwendig sind, auftreten.

In Anbetracht der Rechtsauffassungen US-amerikanischer Regulierungsbehörden und des KBA ist es wahrscheinlich, dass neben diesen Behörden eine oder mehrere weitere aufsichtsrechtliche und/oder Ermittlungsbehörden weltweit zu dem Schluss kommen werden, dass bestimmte Pkw und/oder Nutzfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz oder anderer Konzernmarken ebenfalls mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet sind. Auch könnten solche Behörden zu der Auffassung gelangen, dass bestimmte Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen nicht ordnungsgemäß sind und/oder nicht ordnungsgemäß offengelegt wurden. Darüber hinaus haben die Behörden die Untersuchungen von Daimlers Prozessen im Hinblick auf die Meldung laufender technischer Veränderungen, von Feldmaßnahmen und technischen Mängeln sowie weitere Aspekte der Regelkonformität verstärkt. Daimler kann zu den laufenden Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und Verfahren zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs treffen. Insbesondere in Anbetracht des Ausgangs des Ordnungswidrigkeitenverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler und der zivilrechtlichen Vergleiche mit den US-Behörden, aber auch angesichts der laufenden und möglicher weiterer Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren ist es möglich, dass Daimler zu erheblichen weiteren Geldstrafen, Bußgeldern, Gewinnabschöpfungen, Feldmaßnahmen, weiteren Rückrufaktionen, weiteren Auslieferungs- und Zulassungsstopps, Maßnahmen zur Prozess- und Compliance-Verbesserung und Schadensbegrenzung sowie zur vorzeitigen Rückzahlung von Förderkrediten verpflichtet und/oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen (wie dem Ausschluss von Vergabeverfahren), einschließlich weiterer behördlicher Untersuchungen und/oder Anordnungen sowie weiterer Verfahren, ausgesetzt wird. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann es aufgrund negativer Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen zu

technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden – oder auch Kläger – diese Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen übernehmen. Dies gilt auch dann, wenn die entsprechenden Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen nicht in den Verantwortungs- oder Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen. Somit besteht das Risiko, dass negative Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen in einem Verfahren, wie der von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassene Bußgeldbescheid oder die den zivilrechtlichen Vergleichen mit den US-Behörden zugrunde liegenden Vorwürfe, negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben können und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Daimler, sich in den Verfahren zu verteidigen, durch den von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassenen Bußgeldbescheid, die zivilrechtlichen Vergleiche mit den US-Behörden sowie durch die zugrunde liegenden Vorwürfe und weitere ungünstige Behauptungen und Ergebnisse, durch einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in jeder der vorangehend beschriebenen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren beeinträchtigt werden.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Zivilverfahren

In der vor dem US-Bezirksgericht für New Jersey konsolidierten Verbraucher-Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA 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 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 tatsachenbezogenen 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 in Kanada, seit Mai 2020 im Vereinigten Königreich, im Juni und Dezember 2020 in den Niederlanden 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 oben genannten Rückrufanordnungen des Kraftfahrt-Bundesamtes. Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Fallzahlen erwarten wir weiterhin einen hohen Klageeingang.

Darüber hinaus sind Sammelklagen wegen angeblich wettbewerbswidrigen Verhaltens bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, in den USA und Kanada anhängig.

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.

Darüber hinaus haben Anleger Klagen in Deutschland wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften erhoben. Die Daimler AG hält diese Klagen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen. Im Januar 2021 hat das Landgericht Stuttgart in diesem Zusammenhang einen Vorlagebeschluss zur Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) vor dem Oberlandesgericht Stuttgart erlassen. Die Daimler AG wird sich auch in diesem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger verteidigen.

Soweit Gerichtsverfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Gerichtsverfahren können teilweise auch negative Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Daimler, sich in den Gerichtsverfahren zu verteidigen, durch den Vergleich der US-Verbraucher-Sammelklage sowie ungünstige Behauptungen und Ergebnisse, durch einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in den vorstehend genannten behördlichen oder anderen gerichtlichen Verfahren, insbesondere den von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassenen Bußgeldbescheid und durch den zivilrechtlichen Vergleich mit den US-Behörden, beeinträchtigt werden.

Risiken aus sonstigen rechtlichen Verfahren

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.

Da rechtliche Verfahren mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind, ist es möglich, dass sich die für sie gebildeten Rückstellungen nach abschließenden Verfahrensentscheidungen teilweise als unzureichend erweisen. Infolgedessen können erhebliche zusätzliche Aufwendungen entstehen. Dies trifft auch auf rechtliche Verfahren zu, für die aus Sicht des Konzerns keine Rückstellungen zu bilden waren.

Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die vorgenannten Risiken aus Regulierung und rechtlichen Verfahren einzeln oder in ihrer Gesamtheit erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns oder der Segmente haben könnten.

Obwohl der jeweilige endgültige Ausgang einzelner rechtlicher Verfahren das Ergebnis und den Cash Flow von Daimler in einer bestimmten Berichtsperiode beeinflussen kann, werden die daraus eventuell resultierenden Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns jedoch keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage von Daimler haben.

Weitere Informationen über rechtliche Verfahren finden sich in Anmerkung 30 des Konzernanhangs des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2020.

Prognosebericht

Ausgehend von der erwarteten weltwirtschaftlichen Erholung ist für die weltweite **Pkw-Nachfrage** eine weiterhin günstige Entwicklung im Jahresverlauf und für das Gesamtjahr 2021 ein deutlicher Anstieg des Marktvolumens zu erwarten.

Der europäische Markt wird sich voraussichtlich deutlich über dem krisenbedingt sehr schwachen Vorjahresniveau bewegen. Auf dem US-amerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist von einer deutlichen Erholung der Nachfrage auszugehen. Der chinesische Pkw-Markt, der sich im vergangenen Jahr besser entwickelte als die meisten anderen großen Absatzmärkte, dürfte in diesem Jahr nun deutlich zulegen.

Auch bei der **Transporternachfrage** rechnen wir in diesem Jahr mit deutlich verbesserten Marktbedingungen. In der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) sind sowohl im kombinierten Marktsegment der mittelgroßen und großen Transporter als auch im Markt für kleine Transporter deutliche Anstiege zu erwarten. In den USA dürfte die Nachfrage nach großen Transportern deutlich über dem Vorjahr liegen. In Brasilien gehen wir im Segment der großen Transporter nun von einem leichten Marktanstieg aus. Für China erwarten wir bei der Nachfrage nach mittelgroßen Transportern einen deutlichen Zuwachs gegenüber dem Vorjahresniveau.

Die konjunkturelle Belebung sollte auch auf wichtigen **Lkw-Absatzmärkten** eine verbesserte Nachfrageentwicklung zur Folge haben. In Nordamerika gehen wir davon aus, dass der Markt für schwere Lkw (Klasse 8) einen deutlichen Anstieg verzeichnen wird. In der Region EU30 ist ebenfalls mit einem deutlichen Zuwachs der Nachfrage nach schweren Lkw zu rechnen. Für den brasilianischen Markt erwarten wir ein leichtes Plus. In Japan ist mit einem Marktvolumen in etwa auf dem Vorjahresniveau zu rechnen.

Unseren Erwartungen für die Geschäftsentwicklung im Jahr 2021 liegt die Annahme einer sukzessiven Normalisierung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den für uns wichtigsten Märkten zugrunde. Insbesondere gehen wir davon aus, dass sich die Weltwirtschaft unter anderem mit Hilfe der zunehmenden Verfügbarkeit wirksamer Impfstoffe von der pandemiebedingten Schwäche des Jahres 2020 erholen kann.

Auf Basis der oben dargestellten Annahmen für die Entwicklung der für uns wichtigen Märkte und der aktuellen Einschätzungen der Geschäftsfelder erwartet Daimler, dass der **Konzernabsatz** im Jahr 2021 insgesamt deutlich über der Größenordnung des Vorjahres liegen wird.

Mercedes-Benz Cars erwartet für das Gesamtjahr 2021 einen Absatz deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Vorjahr von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie belastet war. Insgesamt beabsichtigt Mercedes-Benz Cars im Jahr 2021 mehr als zehn neue oder überarbeitete Modelle auf den Markt zu bringen, wodurch das Produktportfolio weiter verjüngt und insbesondere durch elektrifizierte Modelle erweitert wird. Positive Impulse erwarten wir weiterhin aus den sehr beliebten SUV-Modellen, der neuen C-Klasse und der fortschreitenden Elektrifizierung neuer Baureihen.

Mercedes-Benz Vans prognostiziert nun für das Gesamtjahr 2021 einen Absatz deutlich über dem Vorjahresniveau. Dabei wird auch das Jahr 2021 von der Corona-Pandemie gekennzeichnet bleiben.

Nach der rückläufigen Nachfrage im Jahr 2020 wird für das Geschäftsjahr 2021 eine Erholung wichtiger Lkw-Märkte erwartet, die sich auch auf die Verkäufe von **Daimler Trucks & Buses** auswirken sollte. Das Geschäftsfeld erwartet für das Jahr 2021 einen deutlichen Absatzanstieg. Diese Prognose ist im Wesentlichen durch unsere Erwartungen an die Märkte in Nordamerika, Indonesien und der Region EU30 geprägt.

Daimler Mobility rechnet für das Jahr 2021 mit einem leichten Anstieg beim Neugeschäft und einem Vertragsvolumen leicht über dem Vorjahresniveau. Neue Marktpotenziale wollen wir im Gebrauchtwagenmarkt und über flexiblere Leasing- und Mietprodukte, insbesondere für Elektrofahrzeuge, erschließen. Mit dem kontinuierlichen Ausbau unserer Online-Vertriebskanäle beabsichtigen wir, zusätzliche Marktchancen zu nutzen und die Kundenzufriedenheit zu erhöhen.

Die im Folgenden getroffenen Aussagen basieren auf der bestehenden Konzernstruktur, einschließlich Daimler Trucks & Buses, und umfasst aus Gründen der Vergleichbarkeit das volle Geschäftsjahr 2021. Wie bereits angekündigt, hat der Vorstand beschlossen, die Abspaltung von Daimler Trucks & Buses einschließlich wesentlicher Umsätze 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. Vor der Abspaltung werden wir Daimler Truck in die nicht fortgeführten Aktivitäten umgliedern. Wir erwarten im Zusammenhang mit der Abspaltung im zweiten Halbjahr beträchtliche positive Effekte, die derzeit noch nicht zuverlässig bestimmt werden können.

Der aktuelle weltweite Engpass in der Halbleiter-Industrie hat unseren Fahrzeugabsatz im ersten Quartal beeinflusst und könnte diesen auch im zweiten Quartal beeinträchtigen. Wir gehen aktuell davon aus, dass die Absatzausfälle bis zum Jahresende teilweise wieder aufgeholt werden können.

Wir erwarten, dass sich der **Umsatz des Daimler-Konzerns** im Jahr 2021 deutlich über dem Vorjahresniveau bewegen wird. Dies gilt für beide automobilen Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses. Das Geschäftsfeld Daimler Mobility rechnet mit einem Umsatz leicht unter Vorjahresniveau.

Wir gehen davon aus, dass das **Konzern-EBIT** im Jahr 2021 deutlich über dem insbesondere durch die COVID-19-Pandemie belasteten Niveau des Jahres 2020 liegen wird. Darin enthalten ist ein positiver Ergebnisbeitrag aus dem Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric, der sich jeweils mit 0,6 Mrd. € auf die Geschäftsfelder Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses verteilt. Auf die bereinigten Ergebnisgrößen der automobilen Geschäftsfelder wirkt sich diese Transaktion allerdings nicht aus.

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 seit dem 1. Januar 2021 angewendet. Der erwartete positive Effekt auf das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) beträgt 0,8 Mrd. € für 2021 und betrifft im Wesentlichen Mercedes-Benz Cars & Vans.

Die einzelnen Geschäftsfelder haben für das Jahr 2021 die folgenden Erwartungen für die **bereinigte Rendite**:

Mercedes-Benz Cars & Vans: bereinigte Umsatzrendite 10 – 12%.
Daimler Trucks & Buses: bereinigte Umsatzrendite 6 – 7%.
Daimler Mobility: bereinigte Eigenkapitalrendite 14 – 15%.

Wir gehen davon aus, dass der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** im Jahr 2021 deutlich unter dem Vorjahreswert liegen wird. Darin enthalten sind Zahlungen in Höhe von 0,9 Mrd. €, die im dritten Quartal 2020 im Rahmen des Vergleichs mit US-Behörden und mit den Klägervertretern der Verbrauchersammelklagen bei zivil- und umweltrechtlichen Diesel-Emissions-Verfahren vereinbart wurden. Weitere mögliche Belastungen im Zusammenhang mit rechtlichen und behördlichen Verfahren sind nicht berücksichtigt. Außerdem rechnen wir mit höheren Steuerzahlungen als im Vorjahr. Gegenläufig wirken positive Effekte aus dem Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric in Höhe der Verkaufserlöse von 0,6 Mrd. €, die anteilig von Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses vereinnahmt wurden. In der bereinigten Cash Conversion Rate wirkt sich dieser Zufluss jeweils nicht aus.

Die **bereinigte Cash Conversion Rate** für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars & Vans erwarten wir für das Jahr 2021 in einer Bandbreite von 0,7 bis 0,9. Für Daimler Trucks & Buses dürfte die bereinigte Cash Conversion Rate für das laufende Jahr zwischen 0,8 und 1,0 liegen.

Wir erwarten für die **Investitionen in Sachanlagen** im Jahr 2021 ein Niveau in der Größenordnung des Jahres 2020.

Die Sachinvestitionen bei Mercedes-Benz Cars & Vans sind im Wesentlichen geprägt durch die Produktanläufe der neuen Generation der C-Klasse und der batterieelektrischen Fahrzeuge auf der EVA2-Plattform. Darüber hinaus treiben wir die Entwicklung alternativer Antriebe mit Hochdruck voran. Damit bleiben die Sachinvestitionen bei Mercedes-Benz Cars & Vans voraussichtlich auf dem Niveau des Jahres 2020. Der Fokus der Investitionen von Daimler Trucks & Buses liegt vor allem auf strategisch relevanten Aktivitäten in den Themenfeldern Elektromobilität und autonomes Fahren. Weitere Themenschwerpunkte sind Investitionen in Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz bei unseren konventionellen Aggregaten, Active Safety, die Vervollständigung des Freightliner Vocational Produktportfolios sowie die Optimierung der Infrastruktur. Für das Jahr 2021 erwartet Daimler Trucks & Buses leicht steigende Sachinvestitionen.

Mit unseren Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten verfolgen wir das Ziel, die Wettbewerbsposition von Daimler vor dem Hintergrund der anstehenden technologischen Herausforderungen zu stärken. Wir rechnen deshalb damit, dass unsere **Forschungs- und Entwicklungsleistungen** des Jahres 2021 leicht über der Größenordnung des Vorjahres liegen werden.

Bei Mercedes-Benz Cars & Vans fließt ein Großteil der Ausgaben für Forschungs- und Entwicklungsleistungen in die Erneuerung des Produktportfolios. Bei Daimler Trucks & Buses liegt der Fokus der Ausgaben für Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten auf neuen Technologien, unter anderem für die Automatisierung und Vernetzung der Lkw sowie elektrische Antriebe mit Batterie und Brennstoffzelle. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Entwicklung von Nachfolgegenerationen für bestehende Produkte, vor allem im Segment der schweren Lkw, sowie maßgeschneiderten Produkten und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte.

Wir erwarten, dass die durchschnittlichen **CO₂-Emissionen unserer Pkw-Neuflotte in Europa** (Europäische Union, Norwegen und Island) im Jahr 2021 gegenüber dem nach WLTP vergleichbar gerechneten Verbrauchswert des Vorjahres (voraussichtlich zwischen 130 und 140 g/km CO₂-Emissionen, basierend auf den vorläufigen Verbrauchswerten 2020 unter Berücksichtigung der gesetzlichen Regelungen 2021) weiter deutlich sinken wird.

Vorausschauende Aussagen:

Dieses Dokument enthält vorausschauende Aussagen zu unserer aktuellen Einschätzung künftiger Vorgänge. Wörter wie »antizipieren«, »annehmen«, »glauben«, »einschätzen«, »erwarten«, »beabsichtigen«, »können/könnten«, »planen«, »projizieren«, »sollten« und ähnliche Begriffe kennzeichnen solche vorausschauenden Aussagen. Diese Aussagen sind einer Reihe von Risiken und Unsicherheiten unterworfen. Einige Beispiele hierfür sind eine ungünstige Entwicklung der weltwirtschaftlichen Situation, insbesondere ein Rückgang der Nachfrage in unseren wichtigsten Absatzmärkten, eine Verschlechterung unserer Refinanzierungsmöglichkeiten an den Kredit- und Finanzmärkten, unabwendbare Ereignisse höherer Gewalt wie beispielsweise Naturkatastrophen, Pandemien, Terrorakte, politische Unruhen, kriegerische Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstrikes oder Lieferantensolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige im aktuellen Geschäftsbericht oder in diesem Zwischenbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

C.01	Q1 2021	Q1 2020
in Millionen €		
Umsatzerlöse	4.1.017	37.223
Umsatzkosten	-32.010	-31.512
Bruttoergebnis vom Umsatz	9.007	5.711
Vertriebskosten	-2.756	-2.889
Allgemeine Verwaltungskosten	-975	-920
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.831	-1.722
Sonstige betriebliche Erträge	1.683	571
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-195	-156
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	532	-50
Übriges Finanzergebnis	283	72
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	5.748	617
Zinserträge	52	77
Zinsaufwendungen	-118	-154
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.682	540
Ertragsteuern	-1.309	-372
Konzernergebnis	4.373	168
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	83	74
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	4.290	94
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	4,01	0,09
Verwässert	4,01	0,09

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

C.02

	Q1 2021	Q1 2020
in Millionen €		
Konzernergebnis	4.373	168
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	1.096	-531
Gewinne/Verluste aus Fremdkapalinstrumenten	-	-31
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	-294	249
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	802	-313
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	2.018	572
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	31	-1
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	2.049	571
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	2.851	258
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	2.823	-4
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	28	262
Gesamtergebnis	7.224	426
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	7.113	70
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	111	356

Konzernbilanz

C.03

31. März 2021 31. Dez. 2020

in Millionen €

Aktiva

Immaterielle Vermögenswerte	16.515	16.399
Sachanlagen	35.472	35.246
Vermietete Gegenstände	48.033	47.552
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	6.442	5.189
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	55.042	53.709
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.021	1.041
Übrige finanzielle Vermögenswerte	4.009	4.167
Aktive latente Steuern	5.419	6.259
Übrige Vermögenswerte	1.033	911
Langfristige Vermögenswerte	172.986	170.473
Vorräte	28.823	26.444
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.049	10.649
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	42.867	42.476
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	25.956	23.048
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	5.051	5.356
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.566	2.757
Übrige Vermögenswerte	5.040	4.534
Kurzfristige Vermögenswerte	122.352	115.264
Summe Aktiva	295.338	285.737

Passiva

Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
Kapitalrücklagen	11.543	11.551
Gewinnrücklagen	52.009	47.111
Übrige Rücklagen	-242	-1.041
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	66.380	60.691
Nicht beherrschende Anteile	1.613	1.557
Eigenkapital	67.993	62.248
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	9.485	12.070
Rückstellungen für sonstige Risiken	11.205	11.116
Finanzierungsverbindlichkeiten	85.081	86.539
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.050	1.971
Passive latente Steuern	4.071	3.649
Rechnungsabgrenzungsposten	1.555	1.567
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	5.892	5.787
Übrige Verbindlichkeiten	968	981
Langfristige Schulden	120.307	123.680
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.452	12.378
Rückstellungen für sonstige Risiken	8.283	9.334
Finanzierungsverbindlichkeiten	61.841	59.303
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.635	6.627
Rechnungsabgrenzungsposten	1.611	1.594
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	7.109	7.169
Übrige Verbindlichkeiten	4.107	3.404
Kurzfristige Schulden	107.038	99.809
Summe Passiva	295.338	285.737

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Zwischenabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung

C.04

	Q1 2021	Q1 2020
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.682	540
Abschreibungen/Wertminderungen	1.816	1.981
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-1.262	-40
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-771	11
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-2.075	-2.930
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-326	2.144
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.020	933
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	666	716
Vermietete Fahrzeuge	477	629
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-1.808	-2.167
Gezahlte Ertragsteuern	-540	-599
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	4.879	1.218
Zugänge zu Sachanlagen	-1.186	-1.320
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-716	-701
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	229	110
Erwerb von Anteilsbesitz	-59	-143
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	698	18
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-837	-609
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	1.148	1.268
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-24	-24
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-747	-1.401
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-1.496	-2.527
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-78	-39
Erwerb eigener Aktien	-48	-30
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-34	-
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-1.656	-2.596
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	432	36
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.908	-2.743
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	23.048	18.883
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	25.956	16.140

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

C.05

in Millionen €	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Übrige Rücklagen	
				Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Eigenkapital- instrumente/ Fremdkapital- instrumente
Stand zum 1. Januar 2020	3.070	11.552	46.329	909	30
Konzernergebnis	-	-	94	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	1.082	-529	-47
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-509	-	16
Gesamtergebnis	-	-	667	-529	-31
Dividenden	-	-	-	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-78	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-1	-	-	-
Sonstiges	-	-	12	-	-
Stand zum 31. März 2020	3.070	11.551	46.930	380	-1
Stand zum 1. Januar 2021	3.070	11.551	47.111	-1.516	206
Konzernergebnis	-	-	4.290	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	2.761	1.068	40
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-743	-	-9
Gesamtergebnis	-	-	6.308	1.068	31
Dividenden	-	-	-1.444	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-8	-	-	-
Sonstiges	-	-	34	-	-
Stand zum 31. März 2021	3.070	11.543	52.009	-448	237

Derivative Finanz- instrumente	Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital	
		in Millionen €			
-546	-	61.344	1.497	62.841	Stand zum 1. Januar 2020
-	-	94	74	168	Konzernergebnis
361	-	867	-5	862	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
-112	-	-605	1	-604	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
249	-	356	70	426	Gesamtergebnis
-	-	-	-39	-39	Dividenden
-	-	-78	-4	-82	Änderungen des Konsolidierungskreises
-	-30	-30	-	-30	Erwerb eigener Aktien
-	30	30	-	30	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	-1	-	-1	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
-	-	12	6	18	Sonstiges
-297	-	61.633	1.530	63.163	Stand zum 31. März 2020
269	-	60.691	1.557	62.248	Stand zum 1. Januar 2021
-	-	4.290	83	4.373	Konzernergebnis
-422	-	3.447	28	3.475	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
128	-	-624	-	-624	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
-294	-	7.113	111	7.224	Gesamtergebnis
-	-	-1.444	-78	-1.522	Dividenden
-	-48	-48	-	-48	Erwerb eigener Aktien
-	48	48	-	48	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	-8	23	15	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
-6	-	28	-	28	Sonstiges
-31	-	66.380	1.613	67.993	Stand zum 31. März 2021

Konzernanhang zum Zwischenabschluss

1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

Allgemeines

Dieser zusammengefasst dargestellte Konzernabschluss (Zwischenabschluss) der Daimler AG und ihrer Tochtergesellschaften (»Daimler« oder »der Konzern«) wurde gemäß § 115 Wertpapierhandelsgesetz (WpHG) sowie in Übereinstimmung mit dem International Accounting Standard (IAS) 34 »Interim Financial Reporting« aufgestellt.

Der Zwischenabschluss steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union 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 Zwischenabschluss des Konzerns wird in Euro (€) aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, erfolgen Angaben in Millionen €. Die Beträge sind jeweils kaufmännisch gerundet.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 22. April 2021 zur Veröffentlichung freigegeben. Der Konzernzwischenabschluss wurde vom Konzernabschlussprüfer einer prüferischen Durchsicht unterzogen.

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen wurden eliminiert. Der Zwischenabschluss enthält nach Einschätzung der Unternehmensleitung alle Anpassungen (d. h. übliche, laufend vorzunehmende Anpassungen), die für eine angemessene Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns notwendig sind. Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise indikativ für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Der Zwischenabschluss ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die der Konzern in diesem Zwischenabschluss angewendet hat, entsprechen grundsätzlich denen, die im Konzernabschluss für das Jahr 2020 angewendet wurden.

Verlängerung der Nutzungsdauern für Sachanlagen prospektiv ab Januar 2021

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 diese für die planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen Ende 2020 neu eingeschätzt und teilweise verlängert.

Diese Schätzungsänderung wird seit dem 1. Januar 2021 angewendet und führte im ersten Quartal 2021 zu einem positiven Ergebniseffekt vor Zinsen und Steuern (EBIT) von 209 Mio. €, der überwiegend auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entfällt.

Die erwarteten Auswirkungen für das Geschäftsjahr 2021 betragen 0,8 Mrd. € bzw. 0,4 Mrd. € für das Geschäftsjahr 2022.

2. Zur Veräußerung gehaltene 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 zweiten Quartal 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. März 2021 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 (0,2 Mrd. €) und Schulden (0,1 Mrd. €). Die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umfassen größtenteils Sachanlagen.

3. Umsatzerlöse

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung dargestellten Umsatzerlöse beinhalten sowohl Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden als auch Sonstige Umsatzerlöse, die nicht im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (Umsatzerlöse IFRS 15) sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen und geographische Regionen aufgliedert und in der Tabelle [7 C.06](#) dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten.

Die Sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften, Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Daimler Mobility sowie Effekte aus der Währungssicherung.

C.06

Umsatzerlöse

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q1 2021						
Europa	11.318	2.576	1.262	15.156	-603	14.553
Nordamerika	4.882	3.453	1.572	9.907	-46	9.861
Asien	8.902	1.447	45	10.394	-6	10.388
Übrige Märkte	1.008	969	30	2.007	-2	2.005
Umsatzerlöse IFRS 15	26.110	8.445	2.909	37.464	-657	36.807
Sonstige Umsatzerlöse	776	220	4.057	5.053	-843	4.210
Umsatzerlöse gesamt	26.886	8.665	6.966	42.517	-1.500	41.017

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q1 2020						
Europa	10.320	2.470	1.114	13.904	-640	13.264
Nordamerika	4.632	3.581	1.515	9.728	-275	9.453
Asien	6.474	1.626	42	8.142	-3	8.139
Übrige Märkte	1.125	805	29	1.959	-3	1.956
Umsatzerlöse IFRS 15	22.551	8.482	2.700	33.733	-921	32.812
Sonstige Umsatzerlöse	645	262	4.401	5.308	-897	4.411
Umsatzerlöse gesamt	23.196	8.744	7.101	39.041	-1.818	37.223

4. Funktionskosten

Umsatzkosten

Die Umsatzkosten beliefen sich im ersten Quartal 2021 auf 32.010 (Q1 2020: 31.512) Mio. €. Sie beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für abgesetzte Erzeugnisse.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im ersten Quartal 2021 auf 2.756 (Q1 2020: 2.889) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs Einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im ersten Quartal 2021 betragen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 975 (Q1 2020: 920) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb oder 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 ersten Quartal 2021 bei 1.831 (Q1 2020: 1.722) Mio. €. Sie enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

In allen Funktionskostenbereichen wirkten sich Aufwendungen aus Personalkostenoptimierungsprogrammen 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 (292 Mio. €) und auf das Segment Daimler Trucks & Buses (88 Mio. €).

5. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die **Sonstigen betrieblichen Erträge** beliefen sich im ersten Quartal 2021 auf 1.683 (Q1 2020: 571) Mio. €. Im März 2021 entstand im Rahmen des neuen Brennstoffzellen-Joint Ventures cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) ein Ertrag von 1.215 Mio. €, der sich nahezu zu gleichen Teilen auf die Segmente Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses aufteilt. Weitere Informationen können [Anmerkung 12](#) entnommen werden. Positiv wirkte im ersten Quartal 2020 die Einbringung der Marke smart in das Gemeinschaftsunternehmen smart Automobile Co., Ltd. Hieraus entstand ein Ertrag von 154 Mio. €.

Die **Sonstigen betrieblichen Aufwendungen** lagen im ersten Quartal 2021 bei 195 (Q1 2020: 156) Mio. €.

6. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des Übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [7 C.07](#) entnommen werden.

Im ersten Quartal 2021 ergab sich im sonstigen übrigen Finanzergebnis ein Ertrag von 181 Mio. €, der im Zusammenhang mit dem Börsengang des Ladeinfrastrukturbetreibers Chargepoint, Inc. und der damit verbundenen Folgebewertung zum beizulegenden Zeitwert steht. Der Ertrag entfällt mit 179 Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans und mit 2 Mio. € auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

7. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen ist in Tabelle [7 C.08](#) dargestellt.

C.07

Übriges Finanzergebnis

	Q1 2021	Q1 2020
in Millionen €		
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	74	142
Sonstiges übriges Finanzergebnis	209	-70
	283	72

C.08

Zinserträge und Zinsaufwendungen

	Q1 2021	Q1 2020
in Millionen €		
Zinserträge		
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	1	1
Zinsen und ähnliche Erträge	51	76
	52	77
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	-25	-40
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-93	-114
	-118	-154

C.09**Ertragsteuern**

	Q1 2021	Q1 2020
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	5.682	540
Ertragsteuern	-1.309	-372
Steuerquote	23,0%	68,9%

C.10**Immaterielle Vermögenswerte**

	31. März 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €		
Geschäftswerte	1.251	1.221
Entwicklungskosten	13.177	13.107
Übrige immaterielle Vermögenswerte	2.087	2.071
	16.515	16.399

C.11**Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)**

	31. März 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	10.394	10.321
Technische Anlagen und Maschinen	10.134	10.074
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.669	7.458
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.443	3.683
	31.640	31.536

C.12**Nutzungsrechte**

	31. März 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	3.373	3.449
Technische Anlagen und Maschinen	386	193
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	73	68
	3.832	3.710

8. Ertragsteuern

Tabelle 7 C.09 zeigt das Ergebnis vor Ertragsteuern, die Ertragsteuern sowie die daraus abgeleitete Steuerquote.

Im ersten Quartal 2021 wirkte sich mindernd auf die Steuerquote aus, dass auf den Ertrag im Zusammenhang mit dem neuen Brennstoffzellen-Joint Venture cellcentric lediglich ein latenter Steueraufwand für Körperschaftsteuer anfiel (15,825% inklusive Solidaritätszuschlag). Ein latenter Steueraufwand für Gewerbesteuer (14%) entstand im Jahr 2021 nicht. Die latente Steuer für Gewerbesteuer wurde im Vorjahr im deutschen Organkreis nicht angesetzt.

Im ersten Quartal 2020 führten Steueraufwendungen für Vorjahre sowie steuerlich nicht abziehbare Aufwendungen, welche im Wesentlichen im Zusammenhang mit Beteiligungen standen, zu einer Erhöhung der Steuerquote. Aufgrund des geringen Vorsteuerergebnisses im ersten Quartal 2020 hatten diese eine überproportionale Auswirkung auf die Steuerquote.

9. Immaterielle Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der Immateriellen Vermögenswerte kann Tabelle 7 C.10 entnommen werden.

10. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 35.472 (31. Dezember 2020: 35.246) Mio. € enthalten auch die Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Tabelle 7 C.11 zeigt die Zusammensetzung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte.

Tabelle 7 C.12 zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

11. Vermietete Gegenstände

Zum 31. März 2021 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 48.033 (31. Dezember 2020: 47.552) Mio. €. Im ersten Quartal 2021 ergaben sich Zugänge von 5.326 (Q1 2020: 5.508) Mio. € und Abgänge von 3.628 (Q1 2020: 3.801) Mio. €. Die Abschreibungen für die ersten drei Monate des Jahres 2021 betragen 2.181 (Q1 2020: 2.339) Mio. €. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

12. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle 7 C.13 zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle 7 C.14 zeigt Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Tabelle 7 C.15 zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

C.13

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
31. März 2021				
At-equity-Buchwert ¹	4.326	2.101	15	6.442
At-equity-Ergebnis (Q1 2021) ¹	553	-22	1	532
31. Dezember 2020				
At-equity-Buchwert ¹	3.757	1.419	13	5.189
At-equity-Ergebnis (Q1 2020) ¹	61	-113	2	-50

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

C.14

Eckdaten zu den at-equity bewerteten assoziierten Unternehmen

	BBAC	BAIC Motor ²	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
31. März 2021					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
At-equity-Buchwert ¹	3.019	353	354	600	4.326
At-equity-Ergebnis (Q1 2021) ¹	483	-1	-6	77	553
31. Dezember 2020					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
At-equity-Buchwert ¹	2.431	331	361	634	3.757
At-equity-Ergebnis (Q1 2020) ¹	222	-139	-20	-2	61

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

2 Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein.

C.15

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen

	cellcentric ²	YOUR NOW ³	Übrige	Gesamt
in Millionen €				
31. März 2021				
Höhe des Anteils (in %)	50,0	50,0		
At-equity-Buchwert ¹	664	479	958	2.101
At-equity-Ergebnis (Q1 2021) ¹	-5	-65	48	-22
31. Dezember 2020				
Höhe des Anteils (in %)	-	50,0		
At-equity-Buchwert ¹	-	544	875	1.419
At-equity-Ergebnis (Q1 2020) ¹	-	-77	-36	-113

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

2 Die Angaben für das at-equity-Ergebnis betreffen den Zeitraum 1. März bis 31. März 2021.

3 Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von YOUR NOW Holding GmbH (YOUR NOW) mit einem Zeitversatz von einem Monat ein.

BAIC Motor

Im ersten Quartal 2020 erfasste der Konzern aufgrund einer Neueinschätzung der Geschäftsentwicklung infolge der COVID-19-Pandemie eine Wertminderung von 150 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert an der BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor). Der Aufwand war im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

cellcentric

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 Transaktion wurde am 1. März 2021 vollzogen. In 2020 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. Die Volvo Gruppe hat 50% der Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG für einen Kaufpreis von 639 Mio. € erworben. Beide Unternehmen haben vereinbart, die Gesellschaft in cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) mit Sitz in Nabern, Deutschland, umzubenennen.

Mit Vollzug der Transaktion entstand im März 2021 ein positives Ergebnis vor Steuern von 1.215 Mio. €, davon 624 Mio. € insbesondere aus der Neubewertung der weiterhin von Daimler gehaltenen Anteile an dieser Gesellschaft, und ein Zahlungsmittelzufluss von 634 Mio. €. Beides teilt sich zu nahezu gleichen Teilen auf die Segmente Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses auf.

Nach Abschluss der Transaktion wird der At-equity-Buchwert und das At-equity-Ergebnis dem Segment Daimler Trucks & Buses zugeordnet.

Übrige at-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen

Im März 2021 veräußerte die Daimler Financial Services Investment Company LLC sämtliche Anteile an der Gesellschaft **Via Transportation Inc.**, USA an externe Anteilseigner. Aus dem Verkauf ergab sich ein positives Ergebnis vor Steuern von 89 Mio. €, welches im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen wird. Das Unternehmen war dem Segment Daimler Mobility zugeordnet.

13. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

C.16

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. März 2021			31. Dez. 2020		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	21.245	37.777	59.022	20.853	37.133	57.986
Absatzfinanzierung mit Händlern	13.150	3.170	16.320	13.701	3.171	16.872
Finanzierungsleasing-Verträge	9.148	15.086	24.234	8.606	14.319	22.925
Buchwert (brutto)	43.543	56.033	99.576	43.160	54.623	97.783
Wertberichtigungen	-676	-991	-1.667	-684	-914	-1.598
Buchwert (netto)	42.867	55.042	97.909	42.476	53.709	96.185

14. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

C.17

Vorräte

	31. März 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.561	3.010
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	4.530	3.629
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	20.628	19.675
Geleistete Anzahlungen	104	130
	28.823	26.444

15. Eigenkapital

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

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 Ermächtigung zur Ausgabe von Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Eigene Aktien

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.

Belegschaftsaktienprogramme

Im ersten Quartal 2021 hat die Daimler AG gem. § 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen ohne Nutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 zum Erwerb eigener Aktien 0,7 (2020: 1,1) Mio. Stück Daimler Aktien erworben, um sie an Mitarbeiter auszugeben. Die Ausgabe erfolgte am 24. März 2021.

Dividende

Die Hauptversammlung vom 31. März 2021 hat beschlossen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2020 der Daimler AG (Einzelabschluss) eine Dividende von 1.444 Mio. € (1,35 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2020: 963 Mio. € bzw. 0,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie). Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 7. April 2021.

16. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Entwicklung des Finanzierungsstatus

Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen ist in Tabelle 7 C.18 dargestellt. Der Rückgang des Barwerts der leistungs-basierten Verpflichtungen ist auf den deutlichen Anstieg der Abzinsungsfaktoren zurückzuführen.

Pensionsaufwendungen

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen sind in der Tabelle 7 C.19 dargestellt.

Zuwendungen an die Pensions-Planvermögen

In den ersten drei Monaten des Jahres 2021 betragen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 128 (2020: 91) Mio. €.

C.18

Entwicklung des Finanzierungsstatus

	31. März 2021	31. Dez. 2020
in Millionen €		
Barwert der leistungs-basierten Verpflichtungen	-36.943	-39.846
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	28.597	28.870
Finanzierungsstatus	-8.346	-10.976
versicherungsmathematische Verluste aus Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	-3	-3
Bilanzbetrag	-8.349	-10.979
davon in: Übrige Vermögenswerte	107	68
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-8.456	-11.047

C.19

Pensionsaufwendungen

	Gesamt	Q.1 2021		Gesamt	Q.1 2020	
		Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland		Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-207	-187	-20	-199	-171	-28
Nettozinsaufwand	-18	-11	-7	-28	-19	-9
Nettozinsertrag	1	-	1	1	-	1
	-224	-198	-26	-226	-190	-36

17. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle 7 C.20 entnommen werden.

C.20

Rückstellungen für sonstige Risiken

	31. März 2021			31. Dez. 2020		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	3.780	4.567	8.347	3.995	4.481	8.476
Personal- und Sozialbereich	1.556	3.028	4.584	1.624	3.014	4.638
Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	741	2.990	3.731	1.578	3.047	4.625
Übrige	2.206	620	2.826	2.137	574	2.711
	8.283	11.205	19.488	9.334	11.116	20.450

18. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

C.21

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. März 2021			31. Dez. 2020		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	19.325	57.506	76.831	17.806	58.857	76.663
Geldmarktpapiere	952	-	952	664	-	664
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	18.847	12.997	31.844	19.703	12.688	32.391
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	11.456	3.079	14.535	10.868	3.648	14.516
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	9.870	8.048	17.918	8.819	7.748	16.567
Leasingverbindlichkeiten	654	2.991	3.645	678	3.069	3.747
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	737	460	1.197	765	529	1.294
	61.841	85.081	146.922	59.303	86.539	145.842

19. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Hauptversammlung der Daimler AG hat am 31. März 2021 die Dividendenausschüttung für das Geschäftsjahr 2020 beschlossen. Laut gesetzlicher Regelung ist der Anspruch auf die Dividende drei Arbeitstage nach der Hauptversammlung fällig. Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 7. April 2021. Infolgedessen enthalten die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten zum 31. März 2021 eine Verbindlichkeit für die Ausschüttung der Dividende von 1.444 Mio. €.

20. Rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, sind die Daimler AG und ihre Tochterunternehmen mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen.

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-, Verbraucherschutz- und Kartellrecht.

In den USA haben die 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. Nach Auffassung der Behörden habe Daimler sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDS«) in bestimmten seiner US-Dieselfahrzeuge nicht offengelegt, von denen einige 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 und bestimmte weitere Maßnahmen vorzunehmen. Im Fall der Nichterfüllung bestimmter Verpflichtungen können zusätzliche Vertragsstrafen fällig werden. Am 9. März 2021 hat das Gericht die finale Zustimmung zu den Vergleichen erteilt, womit sie rechtswirksam geworden sind. Für die Vergleiche mit den US-Behörden erwartet Daimler Kosten in Höhe von rund 1,5 Milliarden USD, wovon die Daimler AG im ersten Quartal 2021 bereits einen erheblichen Teil gezahlt hat. 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 die Environmental and Natural Resources Division des US-amerikanischen Justizministeriums (U.S. Department of Justice »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 ist noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus haben kürzlich weitere US-amerikanische Landesbehörden Untersuchungen nach Landesumwelt- und -verbraucherschutzrecht eingeleitet sowie Auskunfts- und Informationensuchen erlassen. In Kanada führt die kanadische Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (»ECCC«) wegen des Verdachts potentieller Verletzungen des Canadian Environmental Protection Act sowie nicht offengelegter AECDs und Abschaltvorrichtungen 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 vertritt 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, hat Daimler die kontroversen Fragen einer gerichtlichen Klärung vor dem zuständigen Verwaltungsgericht zugeführt und entsprechende Klagen erhoben. Ungeachtet dieser Widersprüche und der sich 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, einschließlich des südkoreanischen Umweltministeriums (Ministry of Environment), der südkoreanischen Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission) und der 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

In der vor dem US-Bezirksgericht für New Jersey konsolidierten Verbraucher-Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA 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 bewusst irreführt worden.

Im dritten Quartal 2020 haben sich Daimler AG und MBUSA mit den Klägervetretern dieser Verbraucher-Sammelklage auf eine einvernehmliche Beilegung geeinigt. Im Rahmen des Vergleichs bestreiten Daimler AG und MBUSA die wesentlichen tatsachenbezogenen 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 (siehe 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. Im Januar 2021 hat das Landgericht Stuttgart in diesem Zusammenhang einen Vorlagebeschluss zur Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) 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 Schadensersatzklagen)

Seit 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. Sämtliche anhängigen US-Sammelklagen wurden 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. In 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 23. Oktober 2020 hat das Gericht den Anträgen auf Abweisung der 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 weiterhin dagegen verteidigen. Diese Eventualverbindlichkeit ist derzeit nicht bewertbar.

Im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme hat die Europäische Kommission im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. In diesem Zusammenhang hat die Daimler AG bereits vor längerer Zeit einen Kronzeugenantrag bei der Europäischen Kommission gestellt. 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, Israel und Argentinien Sammelklagen im Zusammenhang mit Takata-Airbags anhängig. Den Klagen liegen Vorwürfe zugrunde, dass Daimler und andere, zusammen mit Takata-Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata-Airbag-Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt haben, diese nicht schnell genug zurückgerufen haben und es versäumt haben, Verbraucher vor einem potentiellen Mangel zu warnen und/oder einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag-Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Eine der Klagen in den USA 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 weiterverkaufen können. Die Daimler AG betrachtet alle diese Klagen weiterhin als unbegründet, und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften werden sich weiter gegen sie verteidigen. Für diesen Sachverhalt wurden Eventualverbindlichkeiten in geringer Höhe angegeben.

Die vorstehenden Ausführungen zu rechtlichen Verfahren sind im Zusammenhang mit den Anmerkungen 23, 30 sowie 31 im Konzernanhang des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2020 zu lesen.

C.22

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

in Millionen €	31. März 2021		31. Dez. 2020	
	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	97.909	99.717	96.185	98.115
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.049	11.049	10.649	10.649
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	25.956	25.956	23.048	23.048
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.072	6.072	6.397	6.397
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.220	3.220	3.314	3.314
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.674	2.674	2.657	2.657
Zu Anschaffungskosten bewertet	178	178	426	426
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.598	1.598	1.311	1.311
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.014	1.014	942	942
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	584	584	369	369
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	119	119	74	74
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.731	1.731	2.145	2.145
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.666	3.666	2.942	2.942
	148.100	149.908	142.751	144.681
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	143.277	145.822	142.095	144.972
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	15.452	15.452	12.378	12.378
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	145	145	40	40
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	659	659	367	367
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	9.803	9.803	8.065	8.065
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.376	4.376	4.627	4.627
	173.712	176.257	167.572	170.449

21. Finanzinstrumente

Tabelle [7 C.22](#) stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte 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:

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

Die *verzinslichen Wertpapiere* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die *ähnlichen Geldanlagen* werden zu 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. Für die zum 31. März 2021 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 standen. 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 und Verbindlichkeiten* 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 Kursnotierungen oder Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.
- Derivative Zinssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps) 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.
- 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.

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.

Tabelle [7 C.23](#) 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.

C.23

Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden

	31. März 2021				31. Dez. 2020			
	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	5.894	4.200	1.694	-	5.971	4.243	1.728	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.220	1.540	1.680	-	3.314	1.590	1.724	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.674	2.660	14	-	2.657	2.653	4	-
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.598	902	247	449	1.311	736	276	299
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.014	607	154	253	942	665	156	121
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	584	295	93	196	369	71	120	178
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	119	-	117	2	74	-	73	1
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.731	-	1.731	-	2.145	-	2.145	-
	9.342	5.102	3.789	451	9.501	4.979	4.222	300
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	145	-	145	-	40	-	40	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	659	-	659	-	367	-	367	-
	804	-	804	-	407	-	407	-

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 Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

22. Segmentberichterstattung

Die Segmentinformationen stellen sich für das erste Quartal 2021 und 2020 jeweils wie folgt dar:

C.24

Segmentberichterstattung

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q1 2021						
Außenumsatzerlöse	26.087	8.317	6.613	41.017	-	41.017
Konzerninterne Umsatzerlöse	799	348	353	1.500	-1.500	-
Umsatzerlöse gesamt	26.886	8.665	6.966	42.517	-1.500	41.017
Segmentergebnis (EBIT)	4.078	1.041	744	5.863	-115	5.748

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q1 2020						
Außenumsatzerlöse	22.312	8.399	6.512	37.223	-	37.223
Konzerninterne Umsatzerlöse	884	345	589	1.818	-1.818	-
Umsatzerlöse gesamt	23.196	8.744	7.101	39.041	-1.818	37.223
Segmentergebnis (EBIT)	510	247	58	815	-198	617

Überleitung

Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das EBIT des Daimler-Konzerns ergibt sich aus Tabelle

➔ C.25.

In der Überleitung werden zentral verantwortete Sachverhalte ausgewiesen. Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten werden in der Überleitung eliminiert.

C.25

Überleitung auf Konzernwerte

	Q1 2021	Q1 2020
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	5.863	815
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	-1	-139
Sonstige zentrale Posten	-128	-79
Eliminierungen	14	20
EBIT	5.748	617

¹ Beinhaltet die Wertminderung des At-equity-Buchwertes an BAIC Motor von 150 Mio. € im ersten Quartal 2020.

23. 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 C.26](#) dargestellt.

Assoziierte Unternehmen

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns auf die Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordneten Gesellschaften LSH Auto International Limited (LSHAI) sowie auf 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 Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordnete Fujian Benz Automotive Co., Ltd. sowie auf die Daimler Trucks & Buses zugeordnete DAIMLER KAMAZ RUS OOO. Daneben ergab sich im ersten Quartal 2020 ein sonstiger betrieblicher Ertrag von 154 Mio. € aus der Einbringung der Marke smart in das Gemeinschaftsunternehmen smart Automobile Co., Ltd.

Weitere Erläuterungen zu den wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind in

 [Anmerkung 12](#) enthalten.

C.26

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen		Forderungen ¹		Verbindlichkeiten ²	
	Q1 2021	Q1 2020	Q1 2021	Q1 2020	31. März 2021	31. Dez. 2020	31. März 2021	31. Dez. 2020
Assoziierte Unternehmen	3.531	2.786	153	215	2.732	2.946	132	101
davon LSHAI	1.706	1.420	69	163	715	713	24	17
davon BBAC	1.739	1.277	80	48	1.950	2.178	105	76
Gemeinschaftsunternehmen	366	429	229	104	326	273	187	131

1 Nach Wertminderungen von insgesamt 71 Mio. € (70 Mio. € zum 31. Dezember 2020).

2 Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Personen.

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Daimler Aktiengesellschaft, Stuttgart

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Entwicklung des Eigenkapitals, Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten, erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der Daimler AG, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 2021, die Bestandteile des Quartalsfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach dem International Accounting Standard IAS 34 »Zwischenberichterstattung«, wie er in der EU anzuwenden ist, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Konzernzwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen und ergänzender Anwendung des International Standard on Review Engagements 2410 »Review of Interim Financial Information Performed by the Independent Auditor of the Entity« (ISRE 2410) vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit IAS 34 »Zwischenberichterstattung«, wie er in der EU anzuwenden ist, und der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit IAS 34 »Zwischenberichterstattung«, wie er in der EU anzuwenden ist, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden ist.

Stuttgart, den 22. April 2021

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Sailer
Wirtschaftsprüfer

Bock
Wirtschaftsprüfer

Weitere Informationen

Finanzkalender

Informationen im Internet

Spezielle Informationen rund um die Aktie und die Ergebnisentwicklung finden Sie über unsere Webseite

 [daimler.com](https://www.daimler.com)

in der Rubrik Investoren. Dort sind Geschäfts- und Zwischenberichte sowie Einzelabschlüsse der Daimler AG abrufbar. Darüber hinaus erhalten Sie dort aktuelle Meldungen, Präsentationen, diverse Kennzahlenübersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote.

 [daimler.com/investoren](https://www.daimler.com/investoren)

Aus Nachhaltigkeitsgründen hat die Daimler AG den Druck von Geschäfts- und Zwischenberichten sowie des Jahresabschlusses eingestellt. Eine Bestellung von Exemplaren aus den Vorjahren ist ebenfalls nicht mehr möglich. Wir bieten alle Geschäfts- und Zwischenberichte nur noch online und als PDF zum Download an.

 [daimler.com/investoren/berichte-news](https://www.daimler.com/investoren/berichte-news)

Daimler AG
70546 Stuttgart
Tel. +49 711 17 0
Fax +49 711 17 22244
 [daimler.com](https://www.daimler.com)

Investor Relations
Fax +49 711 17 94075
ir.dai@daimler.com

Konzeption und Inhalt

Daimler AG
Investor Relations

Zwischenbericht Q1 2021

23. April 2021

Zwischenbericht Q2 2021

21. Juli 2021

Zwischenbericht Q3 2021

21. Oktober 2021

Da wir Terminverschiebungen grundsätzlich nicht ausschließen können, empfehlen wir Ihnen, den aktuellen Stand kurzfristig im Internet abzufragen.

 [daimler.com/ir/termine](https://www.daimler.com/ir/termine)

