



Geschäftsbericht 2023

Mercedes-Benz Group



5	AN UNSERE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE
30	ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT
162	CORPORATE GOVERNANCE
194	KONZERNABSCHLUSS
336	WEITERE INFORMATIONEN



AN UNSERE AKTIONÄRINNEN
UND AKTIONÄRE

AN UNSERE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE

6 Brief des Vorstandsvorsitzenden

8 Der Vorstand

9 Bericht des Aufsichtsrats

18 Der Aufsichtsrat

20 Ziele und Strategie

21 Mercedes-Benz Cars Strategie

24 Mercedes-Benz Vans Strategie

26 Mercedes-Benz Mobility Strategie

Brief des Vorstandsvorsitzenden

**Ola Källenius**

Vorsitzender des Vorstands
der Mercedes-Benz Group AG

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

das Jahr 2023 war geprägt von einer herausfordernden geopolitischen Lage und einer volatilen Marktentwicklung. In diesem Umfeld konnten wir uns stark behaupten. Das schlägt sich auch in unserer Bilanz nieder. Gleichzeitig sind wir bei der Umsetzung unserer Strategie weiter vorangekommen.

Unser Unternehmen hat gezeigt, dass wir auch unter schwierigen Bedingungen solide Finanzergebnisse erwirtschaften können. Die Verkäufe vollelektrischer Pkw der Marke Mercedes-Benz konnten 2023 um 73 Prozent zulegen. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge am gesamten Pkw-Absatz lag bei 20 Prozent. Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Group AG wichtige Projekte angestoßen, um die Ladeinfrastruktur in unseren Kernmärkten auszubauen. Das direkte Vertriebsmodell wurde auf weitere Märkte ausgerollt. Nach der Einführung unseres hochautomatisierten Fahrerassistenzsystems in den USA haben wir die Genehmigung zum Testen der Technologie auch für die Autobahn in Peking erhalten. Außerdem konnten wir einen weiteren wesentlichen Teil der angestrebten Fixkostenreduktion erreichen.

Diese erfolgreichen Entwicklungen spiegeln sich auch in unseren Jahresergebnissen wider. Unser Umsatz betrug 153 Milliarden Euro. Das EBIT ging jedoch um 4 Prozent auf 19,7 Milliarden Euro zurück. Unsere Nettoliquidität im Industriegeschäft lag bei 31,7 Milliarden Euro. Unterm Strich stand ein Konzernergebnis von 14,5 Milliarden Euro. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung eine Dividende von 5,30 Euro pro Aktie vorschlagen.

Diese Zahlen sind das Ergebnis des außergewöhnlichen Engagements unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Ohne sie, ohne ihr Können und ihren Einsatz wären die Erfolge des Jahres 2023 nicht möglich gewesen. Dafür gilt allen Kolleginnen und Kollegen der Dank des gesamten Vorstands.

Welche Themen stehen mit Blick nach vorne auf unserer Agenda?

Wir wollen das Markenerlebnis für unsere Kundinnen und Kunden auf die nächste Stufe heben. Dafür gestalten wir unsere Showrooms weltweit neu. Zusätzlich erweitern wir unser globales Netzwerk an exklusiven Standorten, durch die wir unsere Marken noch

erlebbarer machen wollen. Für maximalen Komfort und volle Transparenz beim Autokauf rollen wir unser direktes Vertriebsmodell weiter aus. Entscheidend für ein herausragendes Produkterlebnis bei Elektrofahrzeugen ist die Ladeinfrastruktur. Deshalb bauen wir unser eigenes Schnellladenetz auf. Bis Ende der Dekade wollen wir mehr als 10.000 Ladepunkte in unseren Kernmärkten errichten. Ziel all dieser Maßnahmen ist, unser Markenversprechen an allen Kontaktpunkten mit unseren Kundinnen und Kunden einzulösen und spezielle Mercedes-Momente zu schaffen.

Als unsere wichtigste Aufgabe begreifen wir es, die begehrtesten Fahrzeuge der Welt zu bauen. Der Fokus liegt dabei am oberen Ende der Segmente, in denen wir vertreten sind. Deshalb stärken wir unser Portfolio im Jahr 2024 gezielt. Ein Highlight wird die Premiere unserer elektrischen G-Klasse. Zudem führen wir die Maybach-Version des EQS SUV in wichtigen Märkten ein. Bei AMG stellen wir weitere Varianten unseres neuen Spitzenmodells AMG GT vor. Und auch bei Mercedes-Benz stärken wir die Produktsubstanz unserer Elektroautos im Luxussegment weiter – von der Effizienz über den Komfort bis hin zum Design.

Das Tempo der Transformation hin zur Elektromobilität bestimmen die Marktbedingungen und die Wünsche unserer Kunden. Wir werden auf alle Marktszenarien vorbereitet sein. Bei der Produktion unserer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor lautet die Devise taktische Flexibilität. Bei der Elektromobilität ist unser strategischer Kurs, die Voraussetzungen zu schaffen, um vollelektisch zu werden.

Die Weichen dafür haben wir gestellt. Die Entwicklung mehrerer neuer Fahrzeugplattformen läuft auf Hochtouren. Damit werden wir unsere elektrischen Pkw und Vans auf die nächste Stufe heben. Den Anfang machen wir 2025 im Einstiegssegment mit dem neuen elektrischen CLA. Damit werden wir Maßstäbe in Sachen Reichweite, Effizienz und Ladegeschwindigkeit setzen. Gleichzeitig feiert unser eigenes Betriebssystem »MB.OS« Premiere. Damit erreichen wir auch beim Thema Software einen wichtigen Meilenstein. Unsere Kundinnen und Kunden dürfen sich damit auf eine noch natürlichere, noch persönlichere und noch umfangreichere Interaktion mit ihrem Mercedes-Benz freuen.

Wir haben unser Unternehmen 2023 noch widerstandsfähiger gemacht und wichtige strategische Fortschritte erzielt. Gleichzeitig können wir auf eine herausragende Marke und ein starkes Team bauen. All das sind hervorragende Voraussetzungen, um die profitable, vollelektrische und softwaregetriebene Zukunft von Mercedes-Benz weiter voranzutreiben. Wir freuen uns, wenn Sie uns auf diesem Weg begleiten.

Ihr



Ola Källenius

Der Vorstand



Ola Källenius

Vorsitzender des Vorstands
Bestellung bis Mai 2029



Dr. Jörg Burzer

Produktion, Qualität &
Supply Chain Management
Bestellung bis November 2029



Renata Jungo Brüngger

Integrität, Governance & Nachhaltigkeit
Bestellung bis Dezember 2025



Sabine Kohleisen

Personal & Arbeitsdirektorin
Bestellung bis November 2025



Markus Schäfer

Chief Technology Officer,
Entwicklung & Einkauf
Bestellung bis Mai 2026



Britta Seeger

Vertrieb
Bestellung bis Dezember 2029



Hubertus Troska

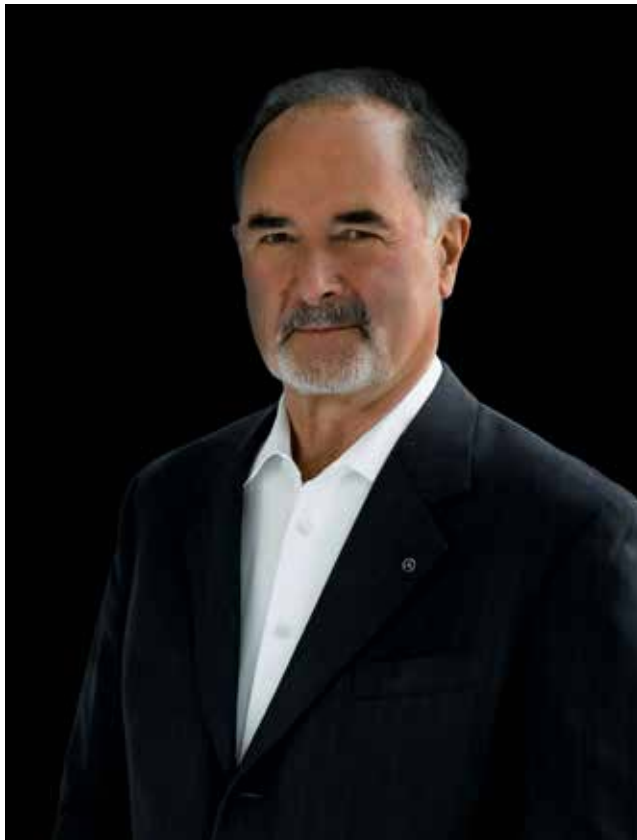
Greater China
Bestellung bis Dezember 2025



Harald Wilhelm

Finanzen & Controlling /
Mercedes-Benz Mobility
Bestellung bis März 2027

Bericht des Aufsichtsrats



Dr. Ing. e.h. Dipl.-Ing. Bernd Pischetsrieder
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Mercedes-Benz Group AG

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

2023 war für die Mercedes-Benz Group und die gesamte Automobilbranche ein Jahr voller Herausforderungen. Das Marktumfeld war von anspruchsvollen Bedingungen geprägt und eine Vielzahl externer Faktoren hat die Wirtschaft beeinflusst, wodurch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor komplexe Aufgaben gestellt wurden.

Vor diesem Hintergrund hat das vergangene Jahr für mich eindeutig belegt: Die wahre Stärke eines Teams zeigt sich erst, wenn der Gegenwind zunimmt. Und das Team der Mercedes-Benz Group hat einmal mehr bewiesen, dass es zu den Besten gehört. An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aufrichtig für ihren herausragenden Einsatz und ihr Engagement bedanken.

Auch im Jahr 2024 treibt das Unternehmen die Transformation im Sinne seiner nachhaltigen Geschäftsstrategie weiter voran. Unabhängig davon, ob vollelektrischer Antriebsstrang oder Verbrennungsmotor – die Mercedes-Benz Group will ihren Kundinnen und Kunden die begehrtesten Autos der Welt bieten. Und ich bin überzeugt davon, dass sie diese auch künftig am Stern erkennen werden.

Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG hat die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben auch im Geschäftsjahr 2023 in vollem Umfang wahrgenommen.

Dabei hat das Gremium den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens fortlaufend beraten und überwacht und bei strategisch wichtigen Fragestellungen zur Weiterentwicklung des Unternehmens begleitet.

Der Aufsichtsrat hat geprüft, ob der Jahres- und Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung und die weitere Finanzberichterstattung den geltenden Anforderungen entsprechen.

Darüber hinaus hat er nach sorgfältiger Prüfung und Beratung zahlreiche seiner Zustimmung unterliegenden Geschäftsvorfälle gebilligt. Dies betraf insbesondere die Zustimmung zur Errichtung eines europaweiten Hochleistungsladenetzwerks unter der Marke Mercedes-Benz. Des Weiteren gehörten dazu unter anderem die Finanz- und Investitionsplanung, Produktprojekte,

Kooperationsvorhaben sowie Vertragsabschlüsse mit besonderer Bedeutung für das Unternehmen. Über eine Vielzahl weiterer Maßnahmen und Geschäftsvorfälle hat der Vorstand den Aufsichtsrat informiert und diese mit ihm intensiv und detailliert erörtert, so beispielsweise die Auswirkungen von Lieferengpässen bestimmter Batteriesysteme auf das Unternehmen sowie die eingeleiteten Gegenmaßnahmen.

Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat regelmäßig über alle maßgeblichen wirtschaftlichen Entwicklungen des Konzerns und der Geschäftsfelder. Er unterrichtete den Aufsichtsrat im Berichtszeitraum fortlaufend über alle grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung einschließlich der Finanz-, Investitions-, Absatz- und Personalplanung, aktuelle Entwicklungen bei Konzerngesellschaften, die Umsatzentwicklung, die Lage der Gesellschaft und der Geschäftsfelder, das ökonomische und politische Umfeld sowie über den aktuellen Stand und die Einschätzung der wesentlichen rechtlichen Verfahren. Zudem berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat kontinuierlich über die Rentabilität und die Liquiditätssituation des Unternehmens, die Entwicklung der Absatz- und Beschaffungsmärkte, die gesamtwirtschaftliche Situation sowie die Entwicklungen an den Kapitalmärkten und im Finanzdienstleistungsbereich. Weitere Themen waren die Weiterentwicklung des Produktportfolios, die langfristige Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens sowie die weitere Umsetzung der Maßnahmen zur Sicherstellung einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Mobilität. Der Aufsichtsrat hat sich im Einzelnen auch mit den politischen Entwicklungen und Konflikten in den Hauptabsatzmärkten sowie der

geschäftspolitischen Reaktion hierauf, der Aktionärsstruktur, der Aktienkursentwicklung und deren Hintergründen sowie den erwarteten Wirkungen der strategischen Vorhaben auf die Kursentwicklung befasst.

Arbeitskultur und Themen der Aufsichtsrats Tätigkeit

Im Geschäftsjahr 2023 trat der Aufsichtsrat zu sieben Sitzungen zusammen. Sechs Sitzungen wurden als Präsenzsitzung mit der Möglichkeit der Teilnahme in virtueller Form oder per Telefon und eine Sitzung wurde als Videokonferenz durchgeführt. Die Sitzungsteilnahme der Mitglieder lag auf sehr hohem Niveau, wie der detaillierte Übersicht am Ende dieses Berichts zu entnehmen ist. Die Aufsichtsratsarbeit war von einem offenen und intensiven Austausch geprägt. Auf anstehende Beschlüsse bereiteten sich die Aufsichtsratsmitglieder regelmäßig anhand von Unterlagen vor, die der Vorstand vorab zur Verfügung gestellt hatte. Die Arbeitnehmer- und Anteilseignervertreter bereiteten die Sitzungen zudem regelmäßig in getrennten Gesprächen vor, an denen auch Mitglieder des Vorstands teilnahmen. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat von seinen Ausschüssen intensiv unterstützt. In den Sitzungen des Aufsichtsrats erörterten seine Mitglieder die zur Entscheidung anstehenden Maßnahmen und Geschäfte jeweils eingehend mit dem Vorstand. Für die Sitzungen wurden regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können.

Außerhalb der regulären Sitzungen wurde der Aufsichtsrat über besondere Vorgänge in Kenntnis gesetzt. Zusätzlich nahmen einzelne Mitglieder des Aufsichtsrats

und des Vorstands bilaterale Termine zum Meinungsaustausch wahr. Über die wichtigsten Indikatoren der Geschäftsentwicklung und bestehende Risiken unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat auch durch schriftliche Berichte.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen, wie beispielsweise zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen und zu neuen, zukunftsweisenden Technologien, nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Im Berichtszeitraum wurden von Seiten der Gesellschaft beispielsweise Informationsveranstaltungen zur nachhaltigen Unternehmensführung und Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie zum Mercedes-Benz Betriebssystem MB.OS durchgeführt. Hierbei wurden interne wie externe Experten eingebunden. Zudem haben neue Mitglieder des Aufsichtsrats in einem eigens dafür vorgesehenen Onboarding-Programm Gelegenheit, die Mitglieder des Vorstands und fachverantwortliche Führungskräfte zu einem bilateralen Austausch über grundsätzliche und aktuelle Themen der jeweiligen Vorstandsbereiche zu treffen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens sowie die Governance-Struktur zu verschaffen. Fester Bestandteil dieses Programms sind auch ESG (Environmental, Social, Governance) bzw. nachhaltigkeitsbezogene Themenblöcke. Des Weiteren werden die Aufsichtsratsmitglieder regelmäßig über das für die Aufsichtsrats Tätigkeit relevante regulatorische Umfeld und sonstige sie betreffende rechtliche Entwicklungen informiert.

In seiner Sitzung am 16. Februar 2023 ließ sich der Aufsichtsrat zunächst über den aktuellen Finanzstatus, Volumina und Preise der Fahrzeug-Cluster des aktuellen sowie des zukünftigen Portfolios von Mercedes-Benz Cars informieren. Sodann erörterte der Aufsichtsrat im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2022 sowie den vorläufigen Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2023 und nahm diese zustimmend zur Kenntnis. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die Veröffentlichung bestanden. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2022 und der vorläufige Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 17. Februar 2023 veröffentlicht. Der Aufsichtsrat beschloss des Weiteren über eine Reihe seiner Zustimmung unterliegender Maßnahmen. So stimmte der Aufsichtsrat dem Vorhaben des Vorstands zu, zur Optimierung der Kapitalstruktur auf Grundlage der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 eigene Aktien des Unternehmens im Wert von bis zu 4 Mrd. € über einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren über die Börse zurückzukaufen und anschließend einzuziehen. Darüber hinaus informierte der Vorstand über den Stand der Erfüllung des mit den US-amerikanischen Behörden im Zusammenhang mit Dieselemissionen geschlossenen Vergleichs. Zudem behandelte das Gremium auf Grundlage des durch die Hauptversammlung zu billigenden Vergütungssystems die Vorstandsvergütung.

In der Aufsichtsratssitzung am 13. März 2023 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer

mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2022 sowie die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers intensiv erörtert. Der Abschlussprüfer berichtete dabei über die Ergebnisse seiner Prüfungen und ging dabei auch auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) sowie die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen ein und stand für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung und stellte somit den Jahresabschluss 2022 der Mercedes-Benz Group AG fest. Auf dieser Grundlage schloss sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns an. Der Aufsichtsrat verabschiedete ferner den Bericht des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung und

den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2023. Um den Erwartungen der Investoren zur Verbesserung der Aktionärsteilhabe Rechnung zu tragen, wurde unter anderem beschlossen, im Vorfeld der Hauptversammlung wiederum einen Aktionärsbrief des Aufsichtsratsvorsitzenden zu einigen Governance-Themen zu veröffentlichen.

In seiner Sitzung am 28. April 2023 ließ sich der Aufsichtsrat über die Versorgungslage bei bestimmten Batteriesystemen sowie die getroffenen Maßnahmen berichten. Der Vorstand informierte zudem über die positiven Reaktionen der am 30. März 2023 durchgeführten ESG-Konferenz des Unternehmens für Investoren und Analysten. Des Weiteren erhielt der Aufsichtsrat ein Status-Update zur Fahrzeug-IT-Sicherheit und befasste sich mit Erkenntnissen aus Cyber-Vorfällen bei anderen Wirtschaftsunternehmen. Der Konzernbeauftragte für den Datenschutz berichtete ferner zum Data-Compliance-Management-System, zu Chancen und Risiken des Einsatzes von künstlicher Intelligenz sowie zum Umgang mit digitalen Risiken. Nachfolgend befasste sich der Aufsichtsrat ausführlich mit dem ESG-Management im Unternehmen; insbesondere mit der weiteren Integration von Nachhaltigkeit in die Strukturen und Kernprozesse des Unternehmens. Daraufhin stimmte der Aufsichtsrat der Projektrealisierung eines Windparks im Rahmen eines Power-Purchase-Agreements auf dem Testgelände im norddeutschen Papenburg zu. Schließlich erörterte das Gremium aktuelle rechtliche Themen.

In der virtuellen Hauptversammlung am 3. Mai 2023 wurde der vom Aufsichtsrat vorgeschlagene Kandidat Stefan Pierer als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat gewählt. In der anschließenden Aufsichtsratsitzung schlug ich dem Aufsichtsrat im Sinne einer langfristigen, geordneten Nachfolgeplanung vor, Dr. Martin Brudermüller nach Ablauf meines Mandats mit Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung im Jahr 2024 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats zu wählen. Im Hinblick auf die vor der Hauptversammlung 2023 durchgeführte Wahl der Arbeitnehmervertreter wurde Ergun Lümali als stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender bestätigt. Zudem erfolgten Wahlen zur Nachbesetzung in den Ausschüssen des Aufsichtsrats.

Ende Juli 2023 trat der Aufsichtsrat zu einer weiteren Sitzung zusammen. Er erörterte mit dem Vorstand im Detail den Geschäftsverlauf und die Ergebnisse des ersten Halbjahres. Zudem beschloss das Gremium auf Grundlage des durch die Hauptversammlung gebilligten Vergütungssystems eine Anpassung der Vorstandsvergütung. Der Aufsichtsrat ließ sich ferner über aktuelle rechtliche Themen sowie den Stand der Erfüllung des mit den US-amerikanischen Behörden im Zusammenhang mit Dieselemissionen geschlossenen Vergleichs berichten.

Strategiesitzung des Aufsichtsrats

Zu Beginn der zweitägigen Strategiesitzung am 27./28. September 2023 ließ sich der Aufsichtsrat über die aktuelle Lage des Unternehmens informieren. Im Rahmen des ESG-Reportings berichtete der Vorstand sodann über übergeordnete Themen, neuste

Entwicklungen, Zielsetzungen sowie ausgewählte Schwerpunktthemen entlang der Felder »E«, »S« und »G«. Der Aufsichtsrat beschloss zudem seiner Zustimmung unterliegende Produktprojekte sowie ein Investitionsprojekt. Den Schwerpunkt der Sitzung bildete die Befassung mit der Strategie des Unternehmens und insbesondere deren Umsetzung. Thematisiert wurden u.a. die Produkt- und Innovationsstrategie, das Angebot eines ganzheitlichen Kundenerlebnisses entlang der gesamten »Customer Journey«, die Transformation und Befähigung der Belegschaft für die Zukunft sowie die Absicherung der industriellen Wettbewerbsfähigkeit. Unter Einbeziehung verantwortlicher Führungskräfte erörterten die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands in konstruktivem und offenem Dialog, wie sich Mercedes-Benz auf neue Herausforderungen einstellen wird und welche Chancen genutzt werden sollen. Integraler Bestandteil der Erörterungen waren nachhaltigkeitsbezogene Aspekte, wie beispielsweise Herausforderungen bei der Umsetzung von menschenrechtlicher Sorgfalt in den Lieferketten für Produktionsmaterial. Berücksichtigung fand darüber hinaus die Perspektive des Kapitalmarkts.

Im Wege der Beschlussfassung mithilfe sonstiger gebräuchlicher Kommunikationsmittel stimmte der Aufsichtsrat am 23. Oktober 2023 den Plänen des Vorstands zu, ein europaweites Hochleistungsladenetzwerk unter der Marke Mercedes-Benz zu errichten.

Sitzung zur Unternehmensplanung (Mercedes-Benz Business Planning)

Im Rahmen der Sitzung am 13. Dezember 2023 behandelte und verabschiedete der Aufsichtsrat auf Basis einer umfassenden Dokumentation das Mercedes-Benz Business Planning und diskutierte in diesem Zusammenhang bestehende Chancen und Risiken. Gegenstand der Tagesordnung waren ferner der Bericht des Vorstands über den aktuellen Finanzstatus, Volumina und Preise der Fahrzeug-Cluster des aktuellen sowie des zukünftigen Portfolios von Mercedes-Benz Cars und die Beschlussfassung des Aufsichtsrats über mehrere seiner Zustimmung unterliegender Maßnahmen. Zudem befasste sich das Gremium mit dem Bericht des Vorstands zur Entwicklung laufender sowie abgeschlossener Akquisitionen und Kooperationen und ließ sich über das Ergebnis der im Jahr 2023 durchgeführten Mitarbeiterbefragung informieren. Weitere Punkte der Sitzung waren Vergütungsthemen, Angelegenheiten der Corporate Governance und rechtliche Themen.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2023 befasste sich der Aufsichtsrat kontinuierlich mit den Standards guter Corporate Governance.

Um der stetig wachsenden Komplexität und der zunehmenden rechtlichen Relevanz nachhaltigkeitsbezogener Themen Rechnung zu tragen und eine zentrale Anlaufstelle für alle relevanten Stakeholder zu schaffen, beschloss der Aufsichtsrat im Juli 2023, auf Vorstandsebene eine ressortübergreifende Steuerungs- und Koordinierungsfunktion für das Nachhaltigkeitsmanagement

im Unternehmen zu verankern. Die Verantwortung dafür übernahm zum 1. August 2023 Renata Jungo Brüngger, deren Ressort seitdem die Bezeichnung »Integrität, Governance & Nachhaltigkeit« trägt (bisher: »Integrität & Recht«). Die Verantwortung für das Management der ressortspezifischen Nachhaltigkeitsthemen verbleibt in den jeweiligen Vorstandsbereichen.

In meiner Funktion als Vorsitzender des Aufsichtsrats führte ich im Rahmen des Investorendialogs im Vorfeld der Hauptversammlung Gespräche mit Investoren und Stimmrechtsberatern zu aufsichtsratspezifischen Themen wie etwa der Vorstandsvergütung sowie der Arbeit und Zusammensetzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse.

Im Dezember 2023 verabschiedete der Aufsichtsrat die turnusmäßige Entsprechenserklärung 2023. Mit den dort erläuterten Ausnahmen wurde und wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen.

Im Sinne guter Corporate Governance sind die Aufsichtsratsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG verpflichtet, Interessenkonflikte, insbesondere solche, die aufgrund einer Beratungs- oder Organfunktion bei Kunden, Lieferanten, Kreditgebern der Mercedes-Benz Group AG oder bei sonstigen Dritten entstehen könnten, dem Gesamtgremium offenzulegen.

Im Geschäftsjahr 2023 hat es keine Hinweise auf tatsächliche Interessenkonflikte gegeben.

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, wie wirksam der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Im Berichtszeitraum erfolgte unter Einbindung eines externen Beraters auf Basis eines umfangreichen Fragebogens und zusätzlich geführter Interviews eine umfassende Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, bei der auch die Perspektive des Vorstands einbezogen wurde. Die Ergebnisse aus der Prüfung, mit denen sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 21. Februar 2024 intensiv befasste, bestätigen eine professionelle, sehr gute und von einem hohen Maß an Vertrauen geprägte Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand.

Zusätzlich führte der Prüfungsausschuss auch im Jahr 2023 auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung des Prüfungsausschusses am 21. Februar 2024 vorgestellt und diskutiert.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

Für paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen wie jenen der Mercedes-Benz Group AG sieht das Aktiengesetz eine verbindliche Geschlechterquote von mindestens 30 % vor. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen.

Im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG sind auf Anteilseignerseite mit Liz Centoni, Dame Polly Courtice und Prof. Dr. Helene Svahn zum 31. Dezember 2023

30 % Frauen und 70 % Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Nadine Boguslawski, Gabriela Neher und Monika Tielsch ebenfalls 30 % Frauen und 70 % Männer. Damit erfüllt der Aufsichtsrat zu diesem Zeitpunkt auch insgesamt die gesetzliche Quote.

In seiner Sitzung am 13. Dezember 2023 beschloss der Aufsichtsrat auf Empfehlung des Nominierungsausschusses, der Hauptversammlung 2024 vorzuschlagen, erstmals Dr. Doris Höpke in den Aufsichtsrat zu wählen. Im Falle der Wahl der vorgeschlagenen Kandidatin erhöht sich der Frauenanteil auf Anteilseignerseite auf 40%. Die Geschlechterquote sowohl auf Anteilseignerseite als auch für den Gesamtaufichtsrat bliebe erfüllt.

Der Aufsichtsrat legte am 3. Dezember 2020 eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von mindestens 25 % bis 31. Dezember 2025 fest. Seit August 2022 gilt für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern in paritätisch mitbestimmten börsennotierten Unternehmen, deren Vorstand aus mehr als drei Personen besteht, ein gesetzliches Mindestbeteiligungsgebot von einer Frau (und einem Mann). Die Pflicht zur Festlegung einer Zielquote entfiel für diese Unternehmen. Gleichwohl hält der Aufsichtsrat im Rahmen seines gesamthaften Anforderungsprofils für die Besetzung des Vorstands über das gesetzliche Mindestbeteiligungsgebot hinaus die 2020 beschlossene Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand aufrecht. Mit Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen und Britta Seeger sind zum 31. Dezember 2023 drei der acht Mitglieder des Vorstands Frauen.

Mit 37,5% übertrifft der Frauenanteil im Vorstand damit die gesetzte Zielgröße.

Die Corporate Governance bei Mercedes-Benz wird in der Erklärung zur Unternehmensführung ausführlich erläutert.

Arbeit in den Ausschüssen

Der **Präsidialausschuss** ist im vergangenen Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammengekommen. Zwei der Sitzungen wurden als Präsenzsitzung und zwei der Sitzungen wurden als Videokonferenz durchgeführt. Dabei behandelte der Ausschuss insbesondere Personalangelegenheiten und die Nachfolgeplanung für die Besetzung des Vorstands. Des Weiteren beschäftigte sich das Präsidium mit der Übernahme von Mandaten von Vorstandsmitgliedern in anderen Unternehmen und Institutionen, mit Corporate-Governance-Themen, der D&O-Versicherung und Vergütungsfragen.

Der **Prüfungsausschuss** trat im Jahr 2023 zu sechs Sitzungen zusammen. Fünf Sitzungen wurden als Präsenzsitzung mit der Möglichkeit der Teilnahme in virtueller Form oder per Telefon und eine Sitzung wurde als Videokonferenz durchgeführt. Weitere Einzelheiten zur Arbeit des Prüfungsausschusses sind dem Bericht des Prüfungsausschusses zu entnehmen.

Der **Ausschuss für Rechtsangelegenheiten** ist im Jahr 2023 zu vier Sitzungen zusammengekommen. Eine Sitzung wurde als Präsenzsitzung mit der Möglichkeit der Teilnahme in virtueller Form oder per Telefon und drei Sitzungen wurden als Videokonferenz durchgeführt.

Dabei ließ sich der Ausschuss ausführlich zu den emissions- und kartellbezogenen Rechtsangelegenheiten informieren und erörterte diese unter Anwesenheit von Rechtsberatern des Aufsichtsrats. Er befasste sich mit der laufenden Fortentwicklung des technischen Compliance-Management-Systems auch im Hinblick auf künftige Technologien. Der Ausschuss ließ sich von den vom Aufsichtsrat entsprechend beauftragten anwaltlichen Beratern über den Fortgang der Prüfung möglicher Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit Diesel-emissionen und Kartellangelegenheiten berichten. Der Ausschuss berichtete dem Aufsichtsrat regelmäßig über seine Arbeit und sprach nach Erörterung und Abwägung der relevanten Aspekte unter Berücksichtigung des Gesellschaftswohls Beschlussempfehlungen an den Aufsichtsrat aus, die jeweils Gegenstand der Beschlussfassung im Aufsichtsrat waren. Dabei hat er sich auch mit dem Risiko einer Verjährung etwaiger Organhaftung befasst und in den gegebenen Fällen geeignete Maßnahmen ergriffen. Im Rahmen des mit den US-amerikanischen Behörden im Zusammenhang mit Diesel-emissionen geschlossenen Vergleichs wurden dem Ausschuss besondere Aufgaben und Entscheidungskompetenzen im Hinblick auf die Erledigung der in dem Vergleich übernommenen Verpflichtungen übertragen. Auch diesen Aufgaben kam der Ausschuss vollumfänglich und mit großer Sorgfalt nach.

Der **Nominierungsausschuss** kam im Geschäftsjahr 2023 zu zwei Sitzungen zusammen, die beide als Videokonferenzen durchgeführt wurden. Der Ausschuss befasste sich insbesondere mit den Empfehlungen für die Vorschläge des Aufsichtsrats an die

Hauptversammlung zur Wahl von Anteilseignervertretern in den Aufsichtsrat. Dabei orientierte er sich unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles am Unternehmensinteresse und strebte die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils mit Diversitätskonzept und Kompetenzprofil für den Gesamtaufichtsrat an.

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

Veränderungen im Aufsichtsrat und im Vorstand

Im Verlauf des Geschäftsjahrs erfolgte die Wiederbestellung mehrerer Vorstandsmitglieder. Die Wiederbestellungszeiträume stehen jeweils im Einklang mit den Leitlinien des Aufsichtsrats zur Bestellung bzw. Wiederbestellung von Vorstandsmitgliedern.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 16. Februar 2023 wurde Renata Jungo Brüngger mit Wirkung zum 1. Januar 2024 für die Dauer von einem weiteren Jahr zum Mitglied des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG bestellt.

In der virtuellen ordentlichen Hauptversammlung am 3. Mai 2023 wurde der vom Aufsichtsrat auf Empfehlung des Nominierungsausschusses vorgeschlagene Kandidat Stefan Pierer in den Aufsichtsrat gewählt. Mit Beendigung der Hauptversammlung sind Sari Baldauf auf Anteilseignerseite sowie Michael Brecht und Elke Tönjes-Werner auf Arbeitnehmerseite aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. In den im Vorfeld der Hauptversammlung durchgeführten Wahlen der Arbeitnehmervertreter wurden mit Wirkung zu deren Beendigung neben den

wiedergewählten Arbeitnehmervertretern erstmals Gabriela Neher und Michael Peters zu Mitgliedern des Aufsichtsrats gewählt. In der Aufsichtsratssitzung im Anschluss an die Hauptversammlung wurde Ergun Lümali als stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats und damit einhergehend als stellvertretender Vorsitzender des Vermittlungs- sowie des Präsidialausschusses bestätigt. Zudem fanden Wahlen zu weiteren Ausschussbesetzungen statt.

In der Aufsichtsratssitzung am 27. Juli 2023 wurden Ola Källenius mit Wirkung zum 22. Mai 2024 für die Dauer von weiteren fünf Jahren als Vorsitzender des Vorstands sowie Markus Schäfer ebenfalls mit Wirkung zum 22. Mai 2024 und im Einklang mit den Leitlinien des Aufsichtsrats zur Bestellung bzw. Wiederbestellung von Vorstandsmitgliedern für die Dauer von weiteren zwei Jahren als Chief Technology Officer, Entwicklung & Einkauf wiederbestellt. Im Dezember 2023 entschied der Aufsichtsrat, Sabine Kohleisen mit Wirkung zum 1. Dezember 2024 und im Einklang mit den Leitlinien des Aufsichtsrats zur Bestellung bzw. Wiederbestellung von Vorstandsmitgliedern für die Dauer von einem weiteren Jahr als Vorstandsmitglied für Personal und Arbeitsdirektorin sowie Dr. Jörg Burzer ebenfalls mit Wirkung zum 1. Dezember 2024 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands, verantwortlich für das Ressort »Produktion, Qualität & Supply Chain Management« zu bestellen. In der Aufsichtsratssitzung am 21. Februar 2024 wurden Britta Seeger mit Wirkung zum 1. Januar 2025 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands, verantwortlich für das Ressort »Vertrieb«, sowie Renata Jungo Brüngger

ebenfalls mit Wirkung zum 1. Januar 2025 und im Einklang mit den Leitlinien des Aufsichtsrats zur Bestellung bzw. Wiederbestellung von Vorstandsmitgliedern für die Dauer von einem weiteren Jahr, verantwortlich für das Ressort »Integrität, Governance & Nachhaltigkeit«, bestellt.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses

Der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG sowie der für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2023 sind ordnungsgemäß von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch für den nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss 2023.

In einer Sitzung des Aufsichtsrats am 21. Februar 2024 wurden im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2023 sowie der vorläufige Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2024 erörtert und zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die Veröffentlichung bestehen. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2023 und der vorläufige Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 22. Februar 2024 veröffentlicht. In der gleichen Sitzung stimmte der Aufsichtsrat zudem dem vom Vorstand beabsichtigten weiteren Aktienrückkaufprogramm zu.

Im März 2024 behandelte der Aufsichtsrat den Jahresabschluss, Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern sowie die Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag.

Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern sowie die Erklärung zur Unternehmensführung, der Vergütungsbericht, der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, die Prüfungsberichte der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für den Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG und den Konzernabschluss jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts und zum rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem sowie Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und dabei insbesondere auch auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen einging und

für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, intensiv erörtert.

Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung. Damit war der Jahresabschluss 2023 der Mercedes-Benz Group AG festgestellt. Auf dieser Grundlage schloss sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns an. Der Aufsichtsrat verabschiedete ferner den Bericht des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2024.

Dank

Der Aufsichtsrat dankt den Vorstandsmitgliedern und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Mercedes-Benz Group für ihren engagierten Beitrag im abgeschlossenen Geschäftsjahr 2023.

Der Aufsichtsrat dankt zudem Sari Baldauf, Elke Tönjes-Werner und Michael Brecht, die das Unternehmen durch ihr engagiertes Wirken im Aufsichtsrat eng begleitet haben und im vergangenen Jahr aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden sind.

Stuttgart, im März 2024

Der Aufsichtsrat



Dr. Bernd Pischetsrieder
Vorsitzender

Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG im Geschäftsjahr 2023

	Aufsichtsratsplenum		Präsidialausschuss		Prüfungsausschuss		Nominierungsausschuss		Ausschuss für Rechtsangelegenheiten	
	Sitzungs- teilnahme	Teilnahme in %	Sitzungs- teilnahme	Teilnahme in %	Sitzungs- teilnahme	Teilnahme in %	Sitzungs- teilnahme	Teilnahme in %	Sitzungs- teilnahme	Teilnahme in %
Dr. Bernd Pischetsrieder ¹ (Vorsitzender)	7/7	100	4/4	100			2/2	100		
Sari Baldauf (bis 3. Mai 2023)	3/3	100					-	-		
Michael Bettag	7/7	100								
Ben van Beurden	7/7	100	4/4	100			2/2	100		
Nadine Boguslawski	6/7	86								
Michael Brecht (bis 3. Mai 2023)	3/3	100			3/3	100				
Dr. Martin Brudermüller	7/7	100					2/2	100		
Liz Centoni	6/7	86							3/4	75
Dame Veronica Anne (»Polly«) Courtice	7/7	100							4/4	100
Marco Gobetti	7/7	100								
Michael Häberle	7/7	100							4/4	100
Timotheus Höttges	7/7	100			5/6	83				
Olaf Koch ²	7/7	100			6/6	100			4/4	100
Ergun Lümali	7/7	100	4/4	100	6/6	100			4/4	100
Gabriela Neher (ab 3. Mai 2023)	4/4	100								
Michael Peters (ab 3. Mai 2023)	4/4	100								
Stefan Pierer (ab 3. Mai 2023)	4/4	100								
Roman Romanowski	6/7	86			3/3	100			4/4	100
Prof. Dr. Helene Svahn	7/7	100								
Monika Tielsch	7/7	100								
Elke Tönjes-Werner (bis 3. Mai 2023)	3/3	100								
Dr. Frank Weber	7/7	100								
Roman Zitzelsberger	5/7	71	4/4	100						

¹ Vorsitzender Präsidialausschuss und Nominierungsausschuss² Vorsitzender Prüfungsausschuss und Ausschuss für Rechtsangelegenheiten

Der Aufsichtsrat

Dr. Bernd Pischetsrieder

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Mercedes-Benz Group AG
Gewählt bis 2024

Ergun Lümali*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Mercedes-Benz Group AG;
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der Mercedes-Benz Group AG;
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der Mercedes-Benz Group AG;
Vorsitzender des Betriebsrats des
Mercedes-Benz Werks Sindelfingen
Gewählt bis 2028

Michael Bettag*

Vorsitzender des Betriebsrats
der Mercedes-Benz Niederlassung Nürnberg
Gewählt bis 2028

Ben van Beurden

Ehemals Vorstandsvorsitzender der Shell plc
Gewählt bis 2025

Nadine Boguslawski*

Hauptkassiererin der IG Metall
Gewählt bis 2028

Dr. Martin Brudermüller

Vorsitzender des Vorstands der BASF SE
Gewählt bis 2025

Liz Centoni

Executive Vice President,
Chief Strategy Officer and GM,
Applications, Cisco, Inc.
Gewählt bis 2025

Dame Veronica Anne (»Polly«) Courtice

Ehemals Direktorin des University of
Cambridge Institute for Sustainability Leadership
Gewählt bis 2026

Marco Gobbetti

Vorstandsvorsitzender von Salvatore Ferragamo S.p.A.
Gewählt bis 2026

Michael Häberle*

Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der Mercedes-Benz Group AG;
Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der Mercedes-Benz Group AG;
Vorsitzender des Betriebsrats
des Mercedes-Benz Werks Untertürkheim
Gewählt bis 2028

* Arbeitnehmervertreter/-innen

Timotheus Höttges

Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Telekom AG
Gewählt bis 2025

Olaf Koch

Partner und Managing Director Zintinus GmbH
Gewählt bis 2025

Gabriela Neher*

Betriebsrätin im Mercedes-Benz Werk Rastatt
Gewählt bis 2028
(seit 3. Mai 2023)

Michael Peters*

Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Bremen
Gewählt bis 2028
(seit 3. Mai 2023)

Stefan Pierer

Vorsitzender des Vorstands der Pierer Industrie AG
Gewählt bis 2027
(seit 3. Mai 2023)

Roman Romanowski*

Syndikusrechtsanwalt beim Vorstand der IG Metall
Gewählt bis 2028

Prof. Dr. Helene Svahn

Professorin für Nanobiotechnologie am
Royal Institute of Technology, Schweden
Gewählt bis 2025

Monika Tielsch*

Betriebsrätin im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen (RD)
Gewählt bis 2028

Dr. Frank Weber*

Centerleiter BodyTEC, Mercedes-Benz AG;
Vorsitzender des Konzernsprecherausschusses der
leitenden Angestellten der Mercedes-Benz Group
Gewählt bis 2028

Roman Zitzelsberger*

Ehemals IG Metall Bezirksleiter Baden-Württemberg
Gewählt bis 2028

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden**Sari Baldauf**

Chair of the Board of Directors der Nokia Oyj
Ausgeschieden am 3. Mai 2023

Michael Brecht*

Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Gaggenau
Ausgeschieden am 3. Mai 2023

Elke Tönjes-Werner*

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats des
Mercedes-Benz Werks Bremen
Ausgeschieden am 3. Mai 2023

* Arbeitnehmersvertreter/-innen

Ziele und Strategie

Als Pionier des Automobilbaus setzt sich die Mercedes-Benz Group das Ziel, die Zukunft der Mobilität sicher und nachhaltig zu gestalten. Das Unternehmen setzt dabei auf innovative und zukunftsweisende Technologien sowie auf sichere und hochwertige Fahrzeuge, die faszinieren und begeistern.

Die Mercedes-Benz Group umfasst die automobilen Geschäftseinheiten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sowie Mercedes-Benz Mobility. Jede Geschäftseinheit verfolgt eine auf den Markt und die Kundinnen und Kunden spezifisch ausgerichtete Strategie basierend auf den Grundsätzen der Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität sowie einem hochqualifizierten und motivierten Team.

Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität als Grundlage des Handelns bei der Mercedes-Benz Group

Nachhaltigkeit bedeutet für die Mercedes-Benz Group, für alle Anspruchsgruppen dauerhaft Wert zu schaffen: für Kundinnen und Kunden, Investoren und Mitarbeitende genauso wie für Geschäftspartner und die Gesellschaft als Ganzes. Dabei gehören ökonomische, ökologische und soziale Verantwortung zusammen – und zwar entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Um

dieser Verantwortung gerecht zu werden, verfolgt die Mercedes-Benz Group über alle Geschäftsbereiche hinweg ein ganzheitliches ESG-Konzept (Environment, Social und Governance).

Ein Ziel des Unternehmens ist es, im Vergleich zu 2020, die CO₂-Emissionen pro Pkw über den gesamten Lebenszyklus hinweg bis zum Ende dieses Jahrzehnts um bis zu 50 % zu reduzieren. Ein wichtiger Hebel hierfür ist, neben dem umfassenden Einsatz von Recyclingmaterialien sowie erneuerbaren Energien in der Produktion, die Einbeziehung von erneuerbaren Energiequellen zum Laden der Fahrzeuge und die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte. Deshalb werden die notwendigen Voraussetzungen geschaffen, um vollelektrisch zu werden. Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen und die Wünsche der Kundinnen und Kunden. Die Mercedes-Benz Group bereitet sich auch darauf vor, die unterschiedlichen Kundenwünsche zu erfüllen, ob vollelektrischer Antrieb oder Verbrennungsmotor – bei Bedarf bis in die 2030er-Jahre hinein. Darüber hinaus arbeitet das Unternehmen an der Umrüstung seiner Werke, um die Nachfrage zu bedienen und für den Wendepunkt in ein rein elektrisches Zeitalter bereit zu sein. Das Schnellladenetz von Mercedes-Benz soll den Hochlauf der Elektromobilität unterstützen. Der

Konzern plant, durch den Ausbau der Batterieproduktion und die Eröffnung einer Batterierecyclingfabrik den Kreislauf zu schließen. Die Mercedes-Benz Group hat die Ambition, dass bis 2039 die gesamte Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen hinweg bilanziell CO₂-neutral¹ wird.

Mit dem ganzheitlichen ESG-Ansatz einher gehen auch soziale und Governance-Aspekte wie die Transformation der Arbeitsplätze und die Einhaltung von Menschenrechten.

Die Mercedes-Benz Group ist davon überzeugt, dass dauerhafter Erfolg auf ethisch und rechtlich verantwortungsvollem Handeln aufbaut. **Integrität** nimmt daher einen hohen Stellenwert ein. Integres Verhalten bedeutet für die Mercedes-Benz Group, das Richtige zu tun, sich an externe und interne Regeln zu halten, auf den inneren Kompass zu hören und das Handeln an gemeinsamen Grundsätzen auszurichten.

Diversität ist der dritte Baustein im Fundament der Mercedes-Benz Group. Der Konzern ist überzeugt, dass nachhaltiger Erfolg nur mit vielfältigen Teams erreicht werden kann. Mit entsprechenden Maßnahmen und

1 Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, keine CO₂-Emissionen zu verursachen bzw. entstehende CO₂-Emissionen durch zertifizierte Ausgleichsprojekte zu kompensieren.

Aktivitäten ist es das Ziel, ein Arbeitsumfeld der Chancengleichheit für alle Beschäftigten zu fördern.

Gemeinsam erfolgreich mit einem hochqualifizierten und motivierten Team

Ein entscheidender Schlüssel zum weltweiten Erfolg der Mercedes-Benz Group ist das Engagement der Mitarbeitenden. Denn für die erfolgreiche Gestaltung der Transformation braucht es ein Team, das sich auf den Wandel einlässt und seine Kompetenzen ständig erweitert. Entsprechend stellt das Unternehmen lebenslanges Lernen und die Weiterbildung der Beschäftigten in den Mittelpunkt seiner nachhaltigen Personalentwicklung. Als attraktiver Arbeitgeber setzt das Unternehmen zudem auf flexible Arbeitsbedingungen, vielfältige Einsatz- und Entwicklungsmöglichkeiten sowie eine vertrauensvolle Zusammenbeitskultur. In seinen Prinzipien der Zusammenarbeit definiert das Unternehmen wie kommuniziert, geführt und zusammengearbeitet werden soll.

Mercedes-Benz Cars Strategie

Das Ziel von Mercedes-Benz Cars ist es, die begehrtesten Autos der Welt zu bauen. Hierfür richtet das Geschäftsfeld sein Handeln entlang sechs strategischer Säulen aus.

Denken und Handeln als Luxusmarke

Luxus ist seit jeher fest in den Genen von Mercedes-Benz verankert und soll noch stärker im unternehmerischen Denken und Handeln fokussiert werden. Es ist der Anspruch von Mercedes-Benz Cars, die begehrtesten Fahrzeuge anzubieten, basierend auf dem Zusammenspiel zukunftsweisender Technologien,

Mercedes-Benz Cars Strategie

Unser Ziel: Wir bauen die begehrtesten Autos der Welt

Denken

und Handeln als
Luxusmarke

Fokussieren

auf profitables
Wachstum

Erweitern

der Kundenbasis
durch Ausbau
von Top-End
Luxury

Intensivieren

der Kundenbin-
dung und Steigern
der Umsätze
während des
Lebenszyklus

Führen

bei Elektro-
mobilität
und digitalen
Erlebnissen

Senken

der Kostenbasis,
Verbessern des
industriellen
Fußabdrucks
und der Wider-
standsfähigkeit
von Lieferketten

Angetrieben durch ein hochqualifiziertes und motiviertes Team

Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität bilden unser Fundament

außergewöhnlicher Ästhetik und integrierter Nachhaltigkeit. Damit verbindet das Unternehmen zwei wesentliche Charakteristika: zum einen die starken Wurzeln als Automobilhersteller, der zahlreiche stilprägende Ikonen erschaffen hat. Und zum anderen den Pioniergeist, mit dem Mercedes-Benz Cars die Entwicklung des Automobils vorantreibt. Das unterstreicht Mercedes-Benz mit seiner Spitzenposition als wertvollste Luxusautomobilmarke der Welt im aktuellen Ranking »Best Global Brands 2023«. Mit einer Verbesserung von Platz acht auf Rang sieben der bedeutendsten Marken der Welt steigert das Unternehmen den Markenwert erneut um neun Prozent im Vergleich zum Vorjahr.

Unser Ziel für die Zukunft: eine Marke, die die vielen Facetten des Lebens unserer Kundinnen und Kunden vereint, von Lifestyle über Technik und Digitales bis hin zu Mobilität und Kultur – und das auch durch unerwartete und inspirierende Kooperationen mit kulturellen Pionieren. Wir wollen dies dadurch erreichen, dass wir bei jedem Produkt und bei jeder Begegnung mit Kundinnen und Kunden, Interessierten und Fans der Marke eine emotionale Bindung schaffen und für die Marken von Mercedes-Benz Cars begeistern.

Fokussieren auf profitables Wachstum

Mercedes-Benz Cars will die beschleunigte Transformation in eine vollelektrische Zukunft profitabel gestalten und in den ertragsstarken Marktsegmenten weiterwachsen. Mit einer klaren Positionierung als Luxusmarke wird über alle Produktkategorien – Entry, Core und Top-End – angestrebt, die Profitabilität auf hohem Niveau zu

halten. Wichtige Stellhebel hierfür sind, neben einer klaren Kundenzentrierung, die Ausrichtung und Weiterentwicklung des Portfolios, eine starke Preisdurchsetzung sowie die Absicherung der Margen. Diese Stellhebel sollen auch bei der konsequenten Elektrifizierung unserer Modelle im gesamten Mercedes-Benz Markenportfolio angewendet werden. Weiteres profitables Wachstum wird insbesondere in den renditestarken Produktkategorien angestrebt. Mit der konsequenten Positionierung als Luxusmarke ist es das Ziel von Mercedes-Benz Cars, ein nachhaltig renditestarkes Geschäftsfeld zu sein, das auch in herausfordernden Zeiten auf einem resilienten Geschäftssystem aufbaut.

Erweitern der Kundenbasis durch den Ausbau von Top-End Luxury

Mercedes-Benz Cars verfügt im Top-End Segment über ein außergewöhnliches Markenportfolio, welches über die Kernmarke Mercedes-Benz hinausgeht. Dazu gehören die Marken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach sowie die ikonische Produktmarke G-Klasse. Mit der Mercedes-Benz Cars Strategie soll das volle Potenzial des Mercedes-Benz Markenportfolios entfaltet, die Entwicklung der Top-End Produktkategorie beschleunigt und zusätzliches EBIT-Wachstum erreicht werden. Dafür sollen auch mit markenspezifischen Formaten und Kundenerlebnissen neue Zielgruppen adressiert werden. Gleichzeitig soll eine noch stärkere Verzahnung zwischen den Marken geschaffen werden, um Synergien beispielsweise bei der Kundenansprache zu nutzen.

Intensivieren der Kundenbindung und Steigern der Umsätze während des Lebenszyklus

Um die Kundenbindung zu intensivieren und weiter auszubauen, setzt das Geschäftsfeld entlang seiner gesamten »Customer Journey« konsequent auf die Schaffung einzigartiger Kundenerlebnisse sowie eine datengetriebene und individuelle Kundenansprache innerhalb des Mercedes-Benz Ökosystems. Eine Grundvoraussetzung hierfür sind u. a. durchgängig digitalisierte Vertriebs- und Serviceprozesse, welche beispielsweise durch die schrittweise Umstellung des Vertriebs auf das Agentenmodell ermöglicht werden. Damit sollen alle Kanäle – online und offline, von der Beratung bis zum Service – an die dynamischen Kundenbedürfnisse angepasst und flexibel weiterentwickelt werden. Weiterhin sollen Kundinnen und Kunden mit maßgeschneiderten marktspezifischen Angeboten auch über den Fahrzeugkauf hinaus begeistert werden. Hierzu gehören beispielsweise After-Sales-Services und Ersatzteile sowie Over-the-Air (OTA) Updates und Abonnements digitaler Extras. Damit will Mercedes-Benz Cars sowohl die Attraktivität seiner Produkte kontinuierlich ausbauen und den Werterhalt sicherstellen als auch seine Umsätze während des Produktlebenszyklus steigern.

Führen bei Elektromobilität und digitalen Erlebnissen

Mercedes-Benz Cars strebt eine führende Position bei Elektromobilität und digitalen Erlebnissen an. Mit ambitionierten Produktentwicklungszielen und der Markteinführung neuer, lokal emissionsfreier und softwaregetriebener Technologien schafft das Geschäftsfeld die notwendigen Voraussetzungen, um vollelektrisch zu werden. Die »electric first«-Plattform MMA, die nächstes Jahr auf den Markt kommt, markiert den nächsten Schritt in die elektrische Zukunft von Mercedes-Benz Cars. Darauf folgen die Plattformen MB.EA und AMG.EA. Damit bieten wir unseren Kunden für jedes Modell eine vollelektrische Alternative an.

Die Kompetenz von Mercedes-Benz Cars im Bereich E-Mobilität soll weiter ausgebaut und auch die Wertschöpfungstiefe durch Insourcing von Antriebstechnologien für Elektrofahrzeuge erhöht werden. Für die zukünftige Zell- und Modulentwicklung sowie eine effiziente Produktion plant das Geschäftsfeld gemeinsam mit Partnern den weltweiten Aufbau diverser Fabriken zur Batteriezellproduktion. Mercedes-Benz kauft zudem zur Versorgung seines weltweiten Produktionsnetzwerks Batteriezellen von verschiedenen Partnern auf dem Weltmarkt. Das Unternehmen erhält somit Zugang zu den neuesten Technologien auf dem Markt.

Um den Führungsanspruch im Bereich der digitalen Erlebnisse weiter zu unterstreichen und den Bedürfnissen von Kundinnen und Kunden künftig noch besser gerecht zu werden, plant Mercedes-Benz Cars mit Start

der MMA-Plattform ein eigenes, datengestütztes und updatefähiges Mercedes-Benz-Betriebssystem (MB.OS) einzuführen. So soll den Kundinnen und Kunden ein einzigartiges Markenerlebnis mit neuen digitalen Extras und Produktfeatures ermöglicht werden. Gleichzeitig kann die Kontrolle über die Schnittstelle zum Kunden im Mercedes-Benz Ökosystem behalten werden. Mit MB.OS wird die Grundlage geschaffen, um zukünftig noch schneller und flexibler auch während des Produktlebenszyklus auf Kundenanforderungen zu reagieren. Zudem soll eine intelligente Vernetzung zwischen Fahrzeug, Cloud und IoT-Welt (Internet of Things) realisiert werden. Dabei spielen Datensicherheit und Datenschutz für Mercedes-Benz Cars eine wichtige Rolle.

Auch im Bereich des hochautomatisierten Fahrens strebt Mercedes-Benz Cars einen Führungsanspruch bei Assistenztechnologien sowie Kundenerlebnissen an. Kundinnen und Kunden sollen sowohl erhöhter Fahrkomfort und Sicherheit als auch zunehmend eine Entlastung des Fahrers und zusätzliche Freiräume geboten werden. Bereits heute erfüllt Mercedes-Benz Cars mit »DRIVE PILOT« als weltweit erstes Automobilunternehmen die anspruchsvollen gesetzlichen Anforderungen gemäß UN-R157 für ein System für hochautomatisiertes Fahren (nach SAE Level 3). Beim Parken geht Mercedes-Benz Cars sogar einen Schritt weiter: Mit der Vorrüstung »INTELLIGENT PARK PILOT« ist bereits heute ein System in Serie, das in Deutschland vollautomatisiertes und fahrerloses Parken ermöglicht (Automated Valet Parking; nach SAE-Level 4).

Senken der Kostenbasis, Verbessern des industriellen Fußabdrucks und der Widerstandsfähigkeit von Lieferketten

Die konsequente Fortführung der Profitabilitäts- und Cash Flow-Ziele sind grundlegender Bestandteil der nachhaltig erfolgreichen Transformation des Unternehmens. Mercedes-Benz Cars will seine Gewinnschwelle weiter optimieren und zusätzliche Schritte zur Reduzierung der Kostenbasis und zur Verbesserung des industriellen Fußabdrucks ergreifen. Hierzu wird gleichzeitig an der weiteren Senkung fixer und variabler Kosten sowie an der Verringerung der Sachinvestitionen gearbeitet.

Mit der nachhaltigen Geschäftsstrategie von Mercedes-Benz Cars verschiebt sich auch die Kapitalallokation. Durch Standardisierung von Batterieplattformen und skalierbaren Fahrzeugarchitekturen ist die Umsetzung weiterer Kostenreduzierungen geplant. Zur Absicherung und Steigerung der Widerstandsfähigkeit der Geschäftsaktivitäten will Mercedes-Benz Cars eine noch aktivere Rolle entlang seiner Lieferketten einnehmen.

Mercedes-Benz Vans Strategie

Das Ziel von Mercedes-Benz Vans ist es, die weltweit begehrtesten Vans und Services anzubieten. Dabei sollen die Vans von Mercedes-Benz mehr als ein Investitionsgut sein und auch in Zukunft begeistern. Die Strategie basiert auf vier Säulen.

Ausrichten auf Premiumsegmente und Fokussieren auf profitables Wachstum

Mercedes-Benz Vans hat den Transportermarkt weltweit von Beginn an maßgeblich geprägt. Als Teil der Mercedes-Benz Markenfamilie schärft das Geschäftsfeld kontinuierlich sein Profil als Anbieter zukunftsorientierten Transportlösungen für gewerbliche und private Kunden. Während die Vans im Privatsegment der Luxuspositionierung von Mercedes-Benz Cars folgen, verfolgt das Geschäftsfeld der gewerblichen Fahrzeuge eine Premiumstrategie.

Mercedes-Benz Vans steht sowohl im gewerblichen als auch im privaten Bereich für höchste Qualität, Zuverlässigkeit und Nachhaltigkeit. Die verstärkte Ausrichtung auf absatz- sowie margenstarke Märkte und Segmente ist ein Kernpunkt der Strategie. Parallel zum Ausbau der Aktivitäten in Europa soll das Engagement in China sowie in Nordamerika erweitert werden. Darüber hinaus will sich Mercedes-Benz Vans zukünftig verstärkt auf die wachsenden Premiumsegmente der profitabelsten Branchen fokussieren und attraktive Segmente in Zusammenarbeit mit Aufbauherstellern am oberen Ende des Portfolios erschließen.

Intensivieren der Kundenbindung und Steigern der Umsätze während des Lebenszyklus

Mercedes-Benz Vans beabsichtigt, durch ein verändertes Geschäftsmodell im Vertrieb sowie ein kundenorientiertes Serviceportfolio eine Profitabilität auf hohem Niveau sicherzustellen. Dabei sollen

insbesondere der Direktvertrieb forciert und damit die Vertriebskosten reduziert werden. Mercedes-Benz Vans setzt im Neufahrzeuggeschäft zudem zunehmend auf Onlinevertriebskanäle. Es soll die bestehende Mercedes-Benz Online-Store-Plattform genutzt und um Van-spezifische Anforderungen erweitert werden. So soll es den Kundinnen und Kunden beispielsweise

Mercedes-Benz Vans Strategie

Unser Ziel: Wir bieten die weltweit begehrtesten Vans und Services an

Ausrichten

auf Premiumsegmente und
Fokussieren auf profitables
Wachstum

Intensivieren

der Kundenbindung und
Steigern der Umsätze
während des Lebenszyklus

Führen

bei Elektromobilität und
digitalen Erlebnissen

Senken

der Gesamtkostenbasis und
Verbessern des industriellen
Fußabdrucks

Geleitet von ökonomischer, ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit

Beschleunigt durch Digitalisierung und datengetriebenes Business

Angetrieben durch ein hochqualifiziertes und motiviertes Team

ermöglicht werden, Nachbestellungen schnell und unkompliziert direkt online zu realisieren. Ein weiteres Ziel ist es, zusätzliche Umsatzpotenziale entlang aller Kundenkontaktpunkte zu generieren: von der Beratung über den Verkauf bis hin zu After-Sales-Services.

Führen bei der Elektromobilität und digitalen Erlebnissen

Mercedes-Benz Vans bietet mit eCitan, EQT (WLTP: Energieverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 20,7-19,3; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A), eVito, eVito Tourer, EQV und eSprinter seit dem Jahr 2023 in seinem gesamten Portfolio vollelektrische Fahrzeuge an. Ab 2026 ist geplant, mit VAN.EA eine neue, vollelektrische Fahrzeugarchitektur einzuführen, auf der alle zukünftigen großen und mittelgroßen Vans, sowohl für den privaten als auch für den gewerblichen Einsatz, basieren sollen.

Mercedes-Benz entwickelt derzeit MB.OS als eigenes Betriebssystem – eine flexible, modulare und servicebasierte Chip-to-Cloud-Architektur, die B2B-spezifische Softwareangebote ermöglichen soll. Mercedes-Benz Vans erwartet, mit MB.OS seine digitalen Extras und Services künftig schnell ausbauen und optimieren zu können. Das Betriebssystem soll auch als Basis für die Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen ab Society of Automotive Engineers (SAE) Level 2 aufwärts dienen. Basierend auf MB.OS und seinen technischen Möglichkeiten will der Geschäftsbereich bis zum Ende des Jahrzehnts hochautomatisiertes Fahren nach SAE-Level 3 für Privatkunden erreichen. Ziel ist es, mit der

Einführung VAN.EA basierter Fahrzeuge bereits teilautomatisiertes Fahren nach SAE-Level 2 anbieten zu können. Für das kommerzielle Segment strebt Mercedes-Benz Vans bis Ende des Jahrzehnts die Realisierung vollautomatisierten Fahrens nach SAE-Level 4 an, um das Geschäftspotenzial des fahrerlosen Transports zu erschließen.

Senken der Gesamtkostenbasis und Verbessern des industriellen Fußabdrucks

Mercedes-Benz Vans hat eine umfassende Kosteninitiative auf Unternehmens-, Produktions- und Produktebene eingeführt, um die Profitabilität auf hohem Niveau zu halten und die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Ziel ist es unter anderem, die Produktionsprozesse deutlich zu optimieren und die Produktionskosten zu senken. Das soll vor allem durch Verringerung der Komplexität des Produktportfolios und Konzentration auf die Effizienz in den Kernproduktionsprozessen vorangetrieben werden.

Darüber hinaus ordnet Mercedes-Benz Vans sein Produktionsnetzwerk neu, um effizienter und flexibler zu werden und es auf eine elektrische Zukunft auszurichten. Das erste Werk nur für vollelektrische, leichte Nutzfahrzeuge in Jawor (Polen) soll weltweit neue Maßstäbe in Bezug auf Produktivität, schlanke Abläufe und Nachhaltigkeit setzen. Durch das reorganisierte Produktionsnetzwerk kann Mercedes-Benz Vans künftig schnell auf sich verändernde Marktbedingungen reagieren und gleichzeitig die Kostenstruktur optimieren.

Das strategische Handeln folgt drei Prinzipien:

Geleitet von ökonomischer, ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit

Auch Mercedes-Benz Vans hat Nachhaltigkeit als integralen Bestandteil in der Strategie verankert. Eines der wichtigsten Ziele der »Ambition 2039« ist, dass die Neuwagenflotte privat und gewerblich positionierter Vans bis 2039 im gesamten Lifecycle bilanziell CO₂-neutral wird.

Beschleunigt durch Digitalisierung und datengetriebenes Business

Mit der umfassenden Digitalstrategie möchte Mercedes-Benz Vans die Potenziale der digitalen Transformation bestmöglich nutzen. Dazu zählen die optimale Gestaltung des digitalen Kundenerlebnisses, der Ausbau des digitalen Produkt- und Serviceportfolios sowie die Digitalisierung der internen Geschäftsprozesse bei einem gleichzeitig verantwortungsvollen Umgang mit Daten. Bei all seinen Aktivitäten setzt Mercedes-Benz Vans auf eine maximale Vernetzung und Synergieeffekte mit Mercedes-Benz Cars.

Der Schlüssel zum Erfolg sind wir

Mit unseren Mercedes-Benz Vans Zusammenarbeitsgrundsätzen stellen wir den Menschen und das Team in den Mittelpunkt unserer Transformation. Wir geben hiermit einen Rahmen für die Kommunikation, Führung und Zusammenarbeit und fordern das Engagement und die Innovationskraft unserer Mitarbeitenden. Darüber hinaus bietet Mercedes-Benz Vans den Mitarbeitenden Qualifizierungen für Zukunftsthemen an.

Mercedes-Benz Mobility Strategie

Mercedes-Benz Mobility verfolgt eine klare Ambition: »Wir sind der führende Finanz- und Mobilitätsdienstleister für luxuriöses Fahren im vollelektrischen Zeitalter.« Der Beitrag von Mercedes-Benz Mobility zum Erfolg der Mercedes-Benz Group liegt nicht nur im finanziellen Bereich, sondern auch in der Erhöhung der Markentreue, der Verbesserung der Kundenerfahrung, der Unterstützung der strategischen Transformation des Konzerns und dem Verkaufserfolg.

Grundlage für diesen Erfolg ist, dass Mercedes-Benz Mobility in jeder Phase der »Customer Journey« vertreten ist und die Kundinnen und Kunden in den Mittelpunkt der Strategie stellt: Dies beginnt mit der Bündelung von Produkten wie Finanzierungs- oder Leasingverträgen inklusive Versicherung bis hin zum Angebot nahtloser Zahlungsmethoden und dem geplanten Ausbau der Ladeinfrastruktur auf mehr als 10.000 neue eigene Ladepunkte bis zum Jahr 2030. Ziel ist es, den Kundinnen und Kunden eine außergewöhnliche und luxuriöse Markenerfahrung zu bieten und mit individuell angepassten Folgeverträgen und Lösungen im Mercedes-Benz Ökosystem zu behalten.

Die Mercedes-Benz Mobility hat fünf Schwerpunktbereiche innerhalb ihrer Strategie definiert. Sie ermöglichen es, die Produkte und Dienstleistungen immer weiter zu verbessern und ein attraktiver Arbeitgeber zu bleiben.

Mercedes-Benz Mobility Strategie

Unser Ziel: Bis 2025 sind wir der führende Finanz- und Mobilitätsdienstleister für luxuriöses Fahren im vollelektrischen Zeitalter

Electrify our future

Wir unterstützen die nachhaltige Transformation zur **Elektromobilität** durch maßgeschneiderte Produkte und Dienstleistungen

Excite our customers

Unsere Angebote sind 100 % **digital** und **nahtlos** in die Welt von Mercedes-Benz integriert

Power up our Business

Wir **digitalisieren** unsere **Prozesse »end-to-end«**, unterstützt durch strategische Partnerschaften in Technologie und Operations

Go for data

Daten sind der **Dreh- und Angelpunkt** unserer geschäftlichen Aktivitäten

Imagine it, do it, live it

Wir stärken unsere **High-Performance-Kultur**

Electrify our future: Mercedes-Benz Mobility unterstützt die Transformation hin zur Elektromobilität durch maßgeschneiderte Produkte und Dienstleistungen

Mercedes-Benz Mobility macht es für die Kundinnen und Kunden so einfach und komfortabel wie möglich, in die Elektromobilität einzusteigen. Mit verschiedensten Miet- und Aboangeboten lassen sich Elektroautos ohne langfristige Festlegung nutzen. Beim Auslaufen eines Leasingvertrags unterstützt die Mercedes-Benz Mobility dabei, auf elektrische Fahrzeuge umzusteigen. Aufbauend auf den bestehenden Lademöglichkeiten baut Mercedes-Benz Mobility ein High-Power-Charging-Netzwerk auf, das einfaches und schnelles Laden sicherstellen soll. Das High-Power-Charging-Netzwerk soll Kundinnen und Kunden ermöglichen, Grünstrom zu laden. Das Laden soll vorzugsweise über Grünstrom-Lieferverträge, wo immer dies möglich ist, oder durch die Nutzung von Grünstromzertifikaten akkreditierter Anbieter erreicht werden. Laden in der Öffentlichkeit, zu Hause und für geschäftliche Anwendungsfälle soll zu einem komfortablen, verlässlichen und nahtlosen Erlebnis werden.

Excite our customers: Mercedes-Benz Mobility integriert sich nahtlos in das Mercedes-Benz Ökosystem

Bei Mercedes-Benz Mobility stehen die Kundinnen und Kunden im Mittelpunkt. Mit nahtlos integrierten Produkten und Dienstleistungen unterstützt Mercedes-Benz Mobility Kundinnen und Kunden dabei, ihre

bevorzugten Angebotsoptionen einfach auszuwählen. Mercedes-Benz Mobility bietet dabei exzellenten Service – nahtlos, digital und unverzüglich durch persönliche Beratung, wenn digitale Lösungen an ihre Grenzen stoßen. Das Ziel ist es, Erwartungen nicht nur zu erfüllen, sondern sie zu übertreffen – online wie offline.

Power up our Business: Mercedes-Benz Mobility automatisiert und digitalisiert interne Prozesse, um Effizienz zu steigern

Mercedes-Benz Mobility harmonisiert die internen Prozesse und Systemlandschaften, um den Kontakt mit Kundinnen und Kunden im Vordergrund schnell, verlässlich und individuell gestalten zu können. Dabei setzt Mercedes-Benz Mobility auch auf Technologiepartnerschaften, um das digitale Angebot kontinuierlich weiterzuentwickeln. Effiziente Prozesse und ein hochmotiviertes Team sind die Grundlagen für den exzellenten Service, den Mercedes-Benz Mobility bietet.

Go for data: Mercedes-Benz Mobility entwickelt sich zu einem datengetriebenen Unternehmen

Mercedes-Benz Mobility optimiert ständig die eigenen Produkte und Dienstleistungen, um den Kundinnen und Kunden jederzeit das individuell beste Angebot bieten zu können. Dabei setzt Mercedes-Benz Mobility auf Datenanalyse und künstliche Intelligenz. Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen der Extraklasse basieren auf Daten, denn diese spiegeln die Lebenswelten und Vorlieben der Kundinnen und Kunden wider. Dabei sind die Datensicherheit und die Zustimmung der Kundinnen

und Kunden zur Verwendung der Daten für Mercedes-Benz Mobility das höchste Gut. Bei der Mercedes-Benz Mobility werden die entsprechenden Teams und Fähigkeiten entwickelt und gefördert, um eine datengetriebene Denkweise in der gesamten Organisation zu etablieren.

Imagine it, do it, live it: Mercedes-Benz Mobility stärkt eine High-Performance-Kultur

In der Mercedes-Benz Group sind die Mitarbeitenden gemeinsam erfolgreich als hochqualifiziertes und motiviertes Team. Die Mercedes-Benz Mobility fördert eine High-Performance-Kultur, in der Mitarbeiter offen miteinander sprechen, einander stärken, selbstverantwortlich handeln und kontinuierlich lernen. Das alles geschieht auf der wichtigen Basis: Vertrauen. Um eine Identifikationsmöglichkeit für alle Mitarbeitenden zu schaffen, legt die Mercedes-Benz Mobility zudem einen Fokus auf die Emotionalisierung der Strategie durch gezielte Kommunikationsmaßnahmen.



ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT

31 Grundlagen des Konzerns

- 31 Geschäftsmodell
- 35 Wichtige Ereignisse
- 40 Steuerungssystem
- 42 Erklärung zur Unternehmensführung

43 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

- 43 Weltwirtschaft und Automobilmärkte
- 45 Geschäftsentwicklung
- 47 Investitions- und Forschungstätigkeit

48 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- 48 Ertragslage
- 56 Finanzlage
- 66 Vermögenslage

72 Mercedes-Benz Group AG (Kurzfassung nach HGB)

76 Nichtfinanzielle Erklärung

- 76 Nachhaltigkeit als Veränderungstreiber
- 83 Umweltbelange
- 90 Arbeitnehmerbelange
- 98 Sozialbelange
- 103 Integrität und Compliance
- 114 EU-Taxonomie

127 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

130 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

135 Prognosebericht

- 135 Weltwirtschaft und Automobilmärkte
- 136 Prognose der bedeutsamen Leistungsindikatoren
- 138 Dividende
- 139 Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

140 Risiko- und Chancenbericht

- 140 Risiko- und Chancenmanagementsystem sowie Internes Kontrollsystem
- 145 Risiken und Chancen
- 159 Gesamtbetrachtung der Risiko- und Chancensituation

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell

Überblick über den Konzern

Die Mercedes-Benz Group blickt auf eine mehr als 135-jährige Tradition zurück, die bis zu Gottlieb Daimler und Karl Benz, den Erfindern des Automobils, zurückreicht und von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Heute ist das Unternehmen ein Automobilhersteller, der global tätig ist und zu den größten Anbietern von Luxusfahrzeugen und gewerblichen Transportern im Premiumsegment zählt. Finanzierungs- und Leasingprodukte für Endkunden und Händler, Flottenmanagement, die Vermittlung von Versicherungen sowie innovative und digitale Mobilitätsdienstleistungen, das Angebot einer Ladeinfrastruktur und nahtloser Zahlungsmethoden ergänzen das Leistungsspektrum.

Die operative Geschäftstätigkeit der Mercedes-Benz Group wird in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility geführt.

In der Überleitung der Segmente zum Konzern (Überleitung) werden Funktionen und Services der Konzernzentrale ausgewiesen. Darüber hinaus sind in der Überleitung nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen, zentral verantwortete Sachverhalte sowie Effekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten enthalten.

Die Mercedes-Benz Group AG ist das Mutterunternehmen der Mercedes-Benz Group und hat ihren Sitz in Stuttgart. Die Mercedes-Benz Group umfasst neben der Mercedes-Benz Group AG sämtliche Tochterunternehmen, auf die die Mercedes-Benz Group AG direkt oder indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann. Ausführliche Informationen können der Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß § 313 HGB im Konzernanhang entnommen werden. Die Mercedes-Benz Group AG entscheidet über die Strategie des Konzerns, übernimmt dessen Steuerung und stellt als Konzernobergesellschaft konzernweit die Rechts-, Ordnungs- und Compliance-Funktionen sicher.

Die Lageberichte für die Mercedes-Benz Group AG und für den Konzern sind in diesem Bericht zusammengefasst. Der zusammengefasste Lagebericht enthält die

zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der Mercedes-Benz Group AG und des Konzerns.

Die Marke Mercedes-Benz gehört zu den wertvollsten Marken der Welt¹. Die folgende Grafik gibt einen Überblick über die Markenwelt des Konzerns.

Die Markenwelt der Mercedes-Benz Group

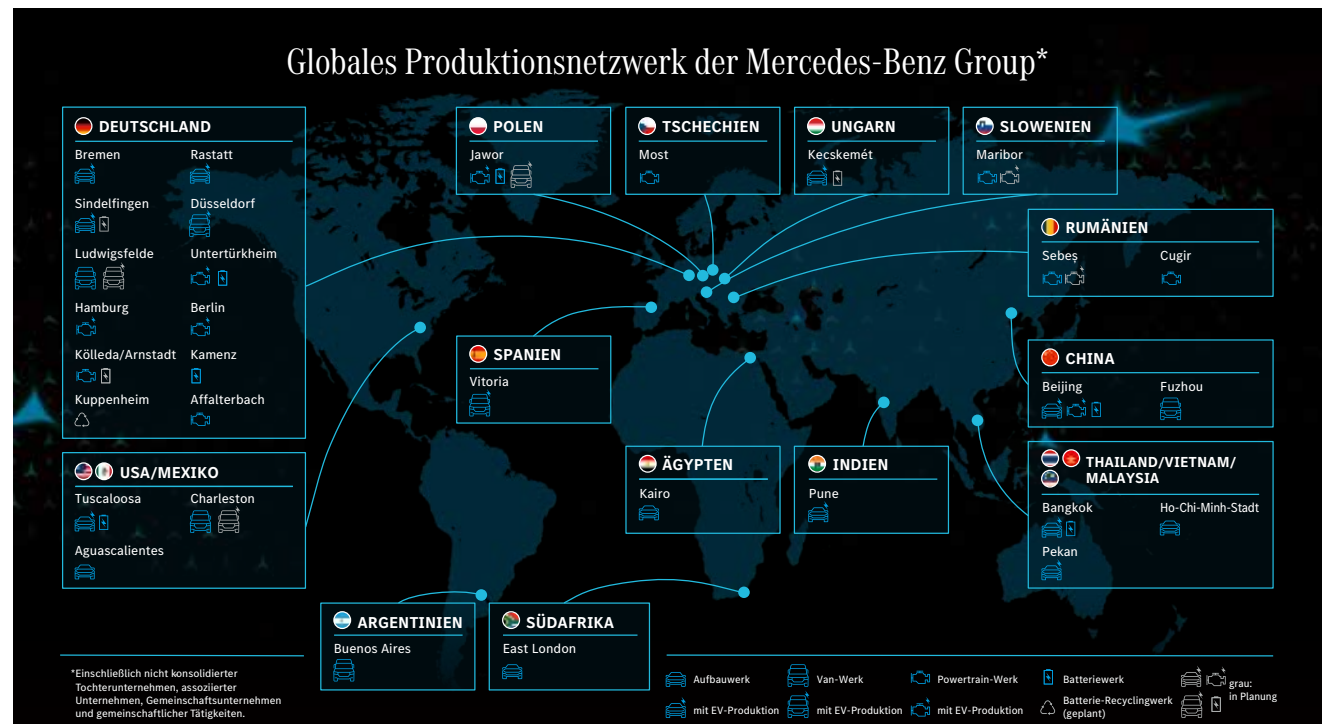


¹ Untersuchung des US-amerikanischen Markenberatungsunternehmens Interbrand im November 2023.

Die Mercedes-Benz Group vertreibt Fahrzeuge und Dienstleistungen in nahezu allen Ländern der Welt und hat über 30 Produktionsstätten in Europa, Nord- und Südamerika, Asien und Afrika.

Der Konzern entwickelt das weltweite Produktionsnetzwerk auf diesen Kontinenten kontinuierlich weiter und richtet dabei sein globales Produktionsnetzwerk auf die Fertigung des vollelektrischen Fahrzeugportfolios aus. Seit dem Jahr 2023 laufen auf drei Kontinenten zwölf Mercedes-Benz Elektrofahrzeugmodelle vom Band. Parallel dazu wird das globale Batterie-Produktionsnetzwerk auf drei Kontinenten aufgebaut. Das Schaubild »Globales Produktionsnetzwerk der Mercedes-Benz Group« gibt einen Überblick über die weltweiten Produktionsstandorte von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zum 31. Dezember 2023.

Im Rahmen der schrittweisen Neuausrichtung des Vertriebs auf ein Agentenmodell wurde im Jahr 2023 der »Vertrieb der Zukunft« in Deutschland und im Vereinigten Königreich eingeführt. Mit den ebenfalls bereits umgestellten Märkten in Schweden und Österreich sind rund 50 % des europäischen Absatzes auf das neue Vertriebsmodell ausgerichtet. Auch in anderen Regionen soll das Agentenmodell in den nächsten Jahren eingeführt werden. Zum Bilanzstichtag sind sechs weitere Länder, unter anderem Türkei, Indien und Australien, auf den Direktvertrieb umgestellt. Daneben konnten im Berichtsjahr im Rahmen der Optimierung des Vertriebsmodells Retail-Aktivitäten in einigen Ländern und Regionen veräußert werden.



Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz Cars will als Luxus-Automobilhersteller die begehrtesten Fahrzeuge der Welt produzieren. Nachhaltigkeit ist als Leitprinzip fest in der Geschäftsstrategie von Mercedes-Benz Cars verankert und prägt das unternehmerische Handeln. Die Mercedes-Benz Group sieht die vollständige Elektrifizierung ihrer Produktpalette als den wichtigsten Hebel, um die bilanzielle CO₂-Neutralität¹ der gesamten Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen hinweg bis 2039 zu erreichen. Mercedes-Benz Cars schafft die notwendigen Voraussetzungen, um vollelektrisch zu werden und beschleunigt die Transformation in eine softwaregetriebene und vollelektrische Zukunft.

Dazu wurde im Jahr 2021 die elektrische Plattform Electric Vehicle Architecture (EVA) eingeführt. Ab der Mitte des Jahrzehnts soll die im Schwerpunkt auf Elektromobilität ausgerichtete Plattform Mercedes Modular Architecture (MMA) mit Fahrzeugen ab dem Entry-Segment folgen. Mercedes-Benz Cars plant, im Jahr 2026 mit der Mercedes-Benz Electronic Architecture (MB.EA) und AMG Electronic Architecture (AMG.EA), zwei weitere vollelektrische Plattformen im Top-End- und Core-Segment einzuführen (BEV-Plattform-Generationen).

Mercedes-Benz Cars bietet ein breites Produktportfolio, das sich in die drei Produktkategorien Top-End, Core und Entry gliedert. Das Portfolio im Bereich Top-End²

umfasst Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, G-Klasse, S-Klasse, EQS Sedan, GLS und EQS SUV. Core steht für den Kern der Marke mit den Mercedes-Benz Baureihen der C-Klasse und der E-Klasse sowie deren Derivate. Mit den Entry-Modellen der A- und B-Klasse sowie ihren Derivaten ermöglicht Mercedes-Benz Cars den Einstieg in das Portfolio der Kompaktwagen.

Das Markenportfolio umfasst neben der Marke Mercedes-Benz auch die Marken Mercedes-AMG und Mercedes-Maybach sowie die Produktmarke G-Klasse. Mercedes me bietet Zugang zu den digitalen Diensten von Mercedes-Benz Cars.

Darüber hinaus bringt das Geschäftsfeld die intelligente Vernetzung der Fahrzeuge und das autonome Fahren mit Nachdruck voran. Um den Führungsanspruch im Bereich der digitalen Erlebnisse weiter zu unterstreichen, plant Mercedes-Benz Cars mit Start der MMA-Plattform, ein eigenes, datengestütztes und updatefähiges Mercedes-Benz Betriebssystem einzuführen: das Mercedes-Benz Operating System (MB.OS).

Neben den Produktionsstandorten in Deutschland verfügt Mercedes-Benz Cars über größere Produktionsstandorte in den USA, Ungarn, Mexiko und Südafrika. Die Fertigung in China erfolgt über das assoziierte Unternehmen Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).

Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Cars waren im Jahr 2023 China mit 36 % des Absatzes, die USA mit 15 %, Deutschland mit 11 % und die übrigen europäischen Märkte (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen) mit 21 %.

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans ist im Transportergeschäft ein globaler Komplettanbieter. Das Produktangebot umfasst im gewerblichen Segment den großen Transporter Sprinter, den mittelgroßen Transporter Vito sowie den kleinen Transporter Citan. Im Segment für Privatkunden ist Mercedes-Benz Vans mit der Großraumlimousine V-Klasse, dem Camper V-Klasse Marco Polo sowie mit der T-Klasse vertreten. Die kleinen Vans werden in Europa (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen), die mittelgroßen Vans in Europa und China und die großen Transporter in Europa und den USA angeboten. Segmentspezifisch werden zusätzlich weitere Märkte bedient.

Mercedes-Benz Vans hat seinen Führungsanspruch bei Elektromobilität fest in seiner Strategie verankert und konsequent alle Baureihen elektrifiziert. Schon heute bietet Mercedes-Benz Vans alle Baureihen in einer vollelektrischen Variante an: eSprinter, eVito und eCitan im gewerblichen Bereich.

¹ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, keine CO₂-Emissionen zu verursachen bzw. entstehende CO₂-Emissionen durch zertifizierte Ausgleichsprojekte zu kompensieren.

² Die Kategorie Top-End beinhaltet alle AMG Modelle, auch die AMG Modelle der Klassen und ihre Derivate der Core- und Entry-Kategorien.

Im privaten Bereich sind die Großraumlimousine EQV und der vollelektrische EQT (WLTP: Energieverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 20,7-19,3; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A) erhältlich.

Ab dem Jahr 2026 sollen alle neu entwickelten Vans von Mercedes-Benz auf einer vollelektrischen Architektur basieren: der innovativen, modularen und skalierbaren Van Electric Architecture (VAN.EA).

Mercedes-Benz Vans nutzt wie Mercedes-Benz Cars auch die modulare MB.OS-Architektur, um die digitalen Dienstleistungen weiterzuentwickeln und zu vernetzen.

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans verfügt über Produktionsstandorte in Deutschland, Spanien, den USA und Argentinien. Die Fertigung in China erfolgt über das Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co., Ltd. Citan und T-Klasse mit den jeweiligen elektrischen Varianten werden in Frankreich über eine Allianz mit Renault-Nissan-Mitsubishi gefertigt. Das im polnischen Jawor geplante Werk wird das weltweit erste reine Elektrowerk von Mercedes-Benz Vans.

Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Vans waren im Jahr 2023 Deutschland mit 25 % des Absatzes, die übrigen europäischen Märkte (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen) mit 37 %, die USA mit 17 % und China mit 7 %.

Mercedes-Benz Mobility

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Mobility unterstützt weltweit den Absatz der automobilen Geschäftsfelder der Mercedes-Benz Group mit maßgeschneiderten Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen.

Das Angebot reicht von Leasing- und Finanzierungsverträgen für Endkunden und Händler über Versicherungen bis hin zum Flottenmanagement für gewerbliche Kunden, welches vor allem über die Marke Athlon erfolgt. Mercedes-Benz Mobility steht mit circa 4,3 Millionen verleasten und finanzierten Fahrzeugen in 34 Märkten für herausragenden Service, der unterschiedlichste Wünsche erfüllt.

Des Weiteren werden alle Aktivitäten, die mit dem Laden von Elektrofahrzeugen verbunden sind, bei Mercedes-Benz Mobility gebündelt. Der konzerneigene Ladedienst Mercedes me Charge ermöglicht einen einfachen und bequemen Zugang zu weltweit mehr als 1,5 Millionen öffentlichen Ladepunkten innerhalb des Mercedes me Charge-Netzwerks. Zusätzlich erweitert die Mercedes-Benz Group das bestehende Angebot kontinuierlich durch den Aufbau des eigenen globalen Mercedes-Benz Charging-Netzwerks sowie durch den Ausbau von Schnellladenetzen, die gemeinsam mit unterschiedlichen Vertragspartnern betrieben werden.

Darüber hinaus integriert Mercedes-Benz Mobility die unternehmenseigene, digitale ePayment-Plattform von Mercedes pay in zahlreiche Anwendungen des Mercedes-Benz Konzerns. Flexible Abo- und Mietmodelle wie Mercedes-Benz Rent sowie die Beteiligungen an Mobilitätsdiensten wie der Premium-Chauffeur-Service-Plattform Blacklane runden das Angebot ab.

Wichtige Ereignisse

Aufbau eines eigenen Schnellladenetzes

Die Mercedes-Benz Group kündigte am 5. Januar 2023 weitreichende Pläne für den Aufbau eines eigenen globalen Schnellladenetzes in China, Nordamerika, Europa und anderen Kernmärkten an.

Nach der Eröffnung des ersten Mercedes-Benz Charging Hubs in Chengdu, China, im Oktober 2023, folgte im November 2023 ein weiterer Mercedes-Benz Charging Hub am Hauptsitz von Mercedes-Benz USA in Atlanta. Ende November 2023 konnte der erste deutsche Ladepark an der Mercedes-Benz Niederlassung in Mannheim den Betrieb aufnehmen. Bis zum Ende des Jahrzehnts sollen weltweit mehr als 2.000 eigene Ladeparks mit über 10.000 Schnellladepunkten entstehen.

Mit dem eigenen Ladenetz strebt die Mercedes-Benz Group neue Standards für ein schnelles, bequemes und zuverlässiges Laden von Elektrofahrzeugen an.

Zertifizierung des SAE-Level-3-Systems und Verkaufsfreigabe für den »DRIVE PILOT«

Am 26. Januar 2023 erhielt die Mercedes-Benz Group als weltweit erster Automobilhersteller die Zertifizierung für hochautomatisiertes Fahren nach SAE-Level 3¹

für den US-amerikanischen Straßenverkehr im Bundesstaat Nevada. Im Juni 2023 erfolgte die Zertifizierung für den Bundesstaat Kalifornien.

Die Mercedes-Benz Group führte in der Folge Ende 2023 die serienreife Version des »DRIVE PILOT« mit einer begrenzten Flotte von mit SAE-Level 3¹ ausgestatteten EQS-Limousinen in den Bundesstaaten Kalifornien und Nevada ein.

Die Verkaufsfreigabe für den »DRIVE PILOT« in Deutschland erfolgte bereits im Mai 2022, nachdem das Kraftfahrt-Bundesamt dem SAE-Level-3-System auf Basis der international gültigen UN-R157 die Betriebserlaubnis erteilt hatte.

Aktienrückkaufprogramm der Mercedes-Benz Group AG

Am 16. Februar 2023 hat der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats auf der Grundlage der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 ein Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Am 3. März 2023 wurde damit begonnen, eigene Aktien über die Börse zu erwerben. Über einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren sollen eigene Aktien im Wert von bis zu 4 Mrd. € (ohne Nebenkosten) erworben und anschließend eingezogen werden.

Weitere Informationen finden sich in Anmerkung 20 des Konzernanhangs im Konzernabschluss.

Partnerschaft zwischen Mercedes-Benz und Google für Fahrzeugnavigations

Wie am 22. Februar 2023 bekannt gegeben, plant die Mercedes-Benz Group, innovative fahrzeugbezogene Geodaten und Routenplanungsfunktionen der Google Maps-Plattform in das Betriebssystem Mercedes-Benz Operating System (MB.OS) zu integrieren.

Mit dieser Partnerschaft plant der Konzern, der erste Automobilhersteller zu werden, der ein eigenes Navigationserlebnis auf der Grundlage eines neuen Konzepts entwickelt, das neue fahrzeuginterne Geodaten und Navigationsfunktionen der Google Maps-Plattform vereint.

Das System soll Mitte des Jahrzehnts eingeführt werden. MB.OS wurde intern bei Mercedes-Benz entworfen und entwickelt. Damit beabsichtigt das Unternehmen, die vollständige Kontrolle über die Kundenbeziehung zu behalten sowie den Datenschutz und die einzigartige Integration aller Fahrzeugfunktionen sicherzustellen.

¹ Society of Automotive Engineers (SAE).

Die automatisierte Fahrfunktion übernimmt bestimmte Fahraufgaben. Dennoch ist weiterhin eine Fahrerin bzw. ein Fahrer notwendig. Sie bzw. er muss jederzeit bereit sein, die Kontrolle über das Fahrzeug zu übernehmen, wenn das Fahrzeug zum Eingriff auffordert.

Grundsteinlegung für nachhaltige Batterie-Recyclingfabrik

Am 3. März 2023 legte die Mercedes-Benz Group am Standort Kuppenheim den symbolischen Grundstein für eine Batterie-Recyclingfabrik. Das Unternehmen untermauert damit das Ziel, eine nachhaltige Schließung des Wertstoffkreislaufs von Batterien zu gewährleisten und den Ressourcenverbrauch deutlich zu reduzieren.

Der Konzern plant, einen zweistelligen Millionenbetrag in den Aufbau der bilanziell CO₂-neutral¹ betriebenen Anlage zu investieren. Der Aufbau der Anlagenteile für die mechanische Zerlegung hat bereits begonnen, und die Inbetriebnahme wird vorbereitet. Nach Aufbau der Anlagen zur hydrometallurgischen Aufbereitung soll die Recyclingfabrik ab Mitte des Jahres 2024 gesamtheitlich in Betrieb genommen werden.

Bekräftigung des ESG-Engagements auf ESG-Konferenz

Auf der ESG-Konferenz (Environment, Social und Governance) am 30. März 2023 bekräftigte der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG gegenüber Investoren und Analysten Maßnahmen, um den CO₂-Fußabdruck zu verringern und nachhaltigen Wert für alle Stakeholder zu schaffen.

Die wichtigsten Maßnahmen sind, die Elektrifizierung mit einem wachsenden Portfolio und eigenem Schnell-ladenetzwerk zu beschleunigen, die Dekarbonisierung der Lieferkette und die Ressourcenschonung durch Nutzung erneuerbarer Energiequellen und eine verantwortungsvolle Beschaffung von Rohstoffen zu forcieren sowie die Kreislaufwirtschaft und Direktbeschaffung von Rohstoffen voranzutreiben. Das Unternehmen strebt zudem eine Senkung der CO₂-Emissionen in der Produktion (Scope 1² und 2³) um 80 % bis 2030⁴ an.

Neben weiteren Maßnahmen wie Investitionen in soziales Engagement und Umwelt erweiterte das Unternehmen die variable Komponente der Führungskräftevergütung um zusätzliche ESG-Kenngrößen und zeigte die implementierten Governance-Strukturen auf.

Die Teilnahme des Aufsichtsratsmitglieds Dame Veronica Anne (»Polly«) Courtice bekräftigt die Verankerung der Nachhaltigkeit in der Unternehmensstrategie, den Geschäftsprozessen und dem Vergütungssystem.

Die Mercedes-Benz Group beauftragte mit CICERO Shades of Green, jetzt Teil von S&P Global, einen Gutachter mit der Überprüfung des Mercedes-Benz Group Regelwerks »Green Finance Framework«. Das Regelwerk der

Mercedes-Benz Group erhielt von CICERO mit »Dark Green« die höchste Einstufung.

Veräußerung der Anteile an den russischen Tochterunternehmen

Im Geschäftsbericht 2022 wurde von der Absicht des Konzerns berichtet, sich aus dem russischen Markt zurückzuziehen und die Anteile an den russischen Tochterunternehmen an den lokalen Investor Avtodom AO zu veräußern. Bereits im März 2022 hatte die Mercedes-Benz Group den Export von Pkw und Vans nach Russland sowie die lokale Fertigung in Russland eingestellt.

Zum 31. Dezember 2022 stand der Vollzug der Transaktion unter dem Vorbehalt behördlicher Genehmigungen sowie der Umsetzung der finalen vertraglichen Vereinbarungen. Mit dem Vollzug der Transaktion am 19. April 2023 wurden die Anteile an den russischen Tochterunternehmen entkonsolidiert.

Weitere Informationen finden sich in Anmerkung 3 des Konzernanhangs im Konzernabschluss.

1 Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, keine CO₂-Emissionen zu verursachen bzw. entstehende CO₂-Emissionen durch zertifizierte Ausgleichsprojekte zu kompensieren.

2 Scope 1 sind direkte CO₂-Emissionen aus Quellen, die direkt vom Unternehmen verantwortet oder kontrolliert werden.

3 Scope 2 sind indirekte CO₂-Emissionen aus eingekaufter Energie, wie Strom oder Fernwärme, die extern erzeugt, aber vom Unternehmen verbraucht werden.

4 Im Vergleich zu 2018.

Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG

In der Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG am 3. Mai 2023 beschlossen die Anteilseigner für das Jahr 2022 eine Dividende von 5,20 (2021: 5,00) € je Aktie. Die Gesamtausschüttung für 2022 betrug 5,6 (2021: 5,3) Mrd. €.

Auch ein Aufsichtsratsposten wurde neu besetzt: Sari Baldauf schied mit Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG am 3. Mai 2023 nach 15 Jahren aus dem Gremium aus. Als Nachfolger im Aufsichtsrat wurde Stefan Pierer gewählt.

CO₂-Reduktion in der Aluminiumlieferkette

Die Mercedes-Benz Group arbeitet gemeinsam mit ihren Partnern an der Dekarbonisierung der Aluminiumlieferkette. Wie im Geschäftsbericht 2022 dargestellt, unterzeichneten die Mercedes-Benz AG und der norwegische Aluminiumhersteller Norsk Hydro ASA (Hydro) im Dezember 2022 eine Absichtserklärung für eine CO₂-arme Technologie-Roadmap zwischen 2023 und 2030.

Als nächsten Meilenstein kündigte der Konzern am 9. Mai 2023 an, dass Hydro noch stärker CO₂-reduziertes Aluminium an die Gießerei im Mercedes-Benz Werk Untertürkheim liefern soll: Mit einem Mindestanteil von 25% Recyclingmaterial in dem getesteten Aluminium von Hydro soll der CO₂-Fußabdruck reduziert werden.

Nach Abschluss der erfolgreichen Testphase des CO₂-armen Aluminiums bringt die Mercedes-Benz Group nun die anspruchsvollen Strukturgussbauteile für den Rohbau aus dem nachhaltigeren Material in die Serienproduktion.

Strategie-Update von Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans stellte beim Strategie-Update am 16. Mai 2023 seine Strategie vor, die auf profitables Wachstum sowohl im privaten als auch im gewerblichen Van-Segment ausgerichtet ist. Zu den wichtigsten Zielen gehören, die Position der Marke in den oberen Marktsegmenten weiter zu stärken, die Wettbewerbsfähigkeit im Hinblick auf Kosten zu steigern sowie bei Elektromobilität und digitalen Erlebnissen führend zu sein.

CO₂-Reduktion in Stahllieferkette

Die Mercedes-Benz Group gab am 7. Juni 2023 bekannt, mit dem schwedischen Start-up **H2 Green Steel AB** (H2GS) einen Liefervertrag über rund 50.000 Tonnen nahezu CO₂-freien Stahl pro Jahr für die europäischen Presswerke unterzeichnet zu haben. Gleichzeitig vertieften beide Unternehmen ihre Partnerschaft mit einer Absichtserklärung zum gemeinsamen Aufbau einer nachhaltigen Stahllieferkette in Nordamerika.

Nach der Beteiligung an H2GS im Jahr 2021 ermöglicht der neue Liefervertrag Mercedes-Benz, nahezu CO₂-freien Stahl in die Serienproduktion zu bringen. Der strategische Partner plant, im Jahr 2025 mit der Produktion zu beginnen.

Die Mercedes-Benz Group unterzeichnete am 14. September 2023 einen Liefervertrag mit **Steel Dynamics, Inc.** über CO₂-reduzierten Stahl für das Produktionswerk in Tuscaloosa, Alabama (USA). Damit will das Unternehmen einen weiteren Meilenstein auf dem Weg zur Dekarbonisierung der globalen Stahllieferkette setzen.

Zugang zu Tesla Superchargern in Nordamerika für Mercedes-Benz Kundinnen und Kunden

Am 5. Januar 2023 hatte die Mercedes-Benz Group bereits den Aufbau eines eigenen globalen Schnellladenetzes mit rund 400 Ladestationen und mehr als 2.500 Ladepunkten in Nordamerika angekündigt. Darüber hinaus gab die Mercedes-Benz Group am 7. Juli 2023 bekannt, dass Mercedes-Benz Kundinnen und Kunden ab dem Jahr 2024 Tesla Supercharger in Nordamerika nutzen können.

Aufbau eines gemeinsamen Hochleistungs-ladenetzes mit mehreren Automobilherstellern in Nordamerika

Sieben Automobilhersteller – BMW Group, General Motors, Honda Motor, Hyundai Motor, Kia Motors, Mercedes-Benz Group und Stellantis – haben am 19. Oktober 2023 ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet, um den Übergang zu Elektrofahrzeugen in Nordamerika zu beschleunigen. Das neu gegründete Gemeinschaftsunternehmen Ionna LLC soll den Aufbau eines Ladenetzes mit mindestens 30.000 Ladepunkten umfassen.

Die ersten Stationen sollen im Jahr 2024 in den USA und zu einem späteren Zeitpunkt in Kanada eröffnet werden. Im Einklang mit den Nachhaltigkeitsstrategien aller sieben Automobilhersteller hat sich Ionna LLC zum Ziel gesetzt, das Ladenetz mit erneuerbaren Energien zu betreiben.

Entscheidungen des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG

Der Aufsichtsrat hat in der **Sitzung am 27. Juli 2023** Ola Källenius als Vorstandsvorsitzenden der Mercedes-Benz Group AG bis zum 21. Mai 2029 und Markus Schäfer bis zum 21. Mai 2026 wiederbestellt. Markus Schäfer verantwortet im Vorstand als Chief Technology Officer das Ressort »Entwicklung & Einkauf«.

Der Aufsichtsrat beschloss zudem, eine ressortübergreifende Steuerungs- und Koordinationsfunktion für das Nachhaltigkeitsmanagement im Unternehmen auf Vorstandsebene zu verankern. Die Verantwortung dafür hat Renata Jungo Brüngger zum 1. August 2023 mit dem Ressort »Integrität, Governance & Nachhaltigkeit« (vorher: »Integrität & Recht«) übernommen. Damit trägt die Mercedes-Benz Group der stetig wachsenden Komplexität und zunehmenden rechtlichen Relevanz des vielschichtigen Themas Rechnung. Die Verantwortung für das Management der ressortspezifischen Nachhaltigkeitsthemen verbleibt in den jeweiligen Vorstandsbereichen.

Der Aufsichtsrat beschloss in der Sitzung ferner, das Ressort von Dr. Jörg Burzer in »Produktion, Qualität & Supply Chain Management« (vorher: »Produktion & Supply Chain Management«) umzubenennen. Damit soll die in diesem Ressort gebündelte Verantwortung für das Thema Qualität sowie die hohe Bedeutung des Themas für die Marke Mercedes-Benz auch im Ressorttitel zum Ausdruck kommen.

Das Ressort von Sabine Kohleisen wurde in »Human Relations« umbenannt (vorher: »Human Resources«). Damit kommt auch im Namen des Vorstandsbereichs zum Ausdruck, dass die Zusammenarbeit mit und zwischen Menschen im Mittelpunkt der Personalarbeit des Konzerns steht.

In der Aufsichtsratssitzung am **13. Dezember 2023** entschied der Aufsichtsrat, Sabine Kohleisen bis zum 30. November 2025 erneut als Vorstandsmitglied für Personal und Arbeitsdirektorin und Dr. Jörg Burzer bis zum 30. November 2029 erneut als Mitglied des Vorstands, verantwortlich für das Ressort »Produktion, Qualität & Supply Change Management« zu bestellen.

Der Aufsichtsrat bestellte in der Sitzung am **21. Februar 2024** Renata Jungo Brüngger bis zum Jahresende 2025 und Britta Seeger bis zum Jahresende 2029 wieder. Renata Jungo Brüngger ist verantwortlich für das Ressort »Integrität, Governance & Nachhaltigkeit« und

Britta Seeger ist als Vorstandsmitglied verantwortlich für das Ressort »Vertrieb«.

Aufbau eines gemeinsamen Schnellladenetzes mit BMW Brilliance Automotive in China

Die Mercedes-Benz Group China Ltd. und BMW Brilliance Automotive Ltd. vereinbarten am 30. November 2023, ein Gemeinschaftsunternehmen zum Aufbau und Betrieb eines gemeinsamen Schnellladenetzes in China zu gründen, um chinesischen Kundinnen und Kunden Premiumladedienste anzubieten. Das Gemeinschaftsunternehmen hat sich zum Ziel gesetzt, wo immer möglich, Strom direkt aus erneuerbaren Quellen zu beziehen.

Das Gemeinschaftsunternehmen plant, ab dem Jahr 2024 bis Ende 2026 ein Ladenetz von mindestens 1.000 Stationen mit rund 7.000 Schnellladepunkten aufzubauen.

Genehmigung zum Test hochautomatisierter Fahrsysteme in Peking

Als einer der ersten Automobilhersteller erhielt die Mercedes-Benz Group am 16. Dezember 2023 in Peking die Genehmigung zum Test von hochautomatisierten Level-3-Fahrsystemen¹. Die Mercedes-Benz Group wird in Peking mit der Erprobung von Systemen für das hochautomatisierte Fahren auf ausgewiesenen Autobahnen beginnen. Das Unternehmen arbeitet mit den zuständigen Behörden bei der Entwicklung der

¹ Gemäß China National Standard GB/T 40429-2021 »Taxonomy of driving automation for vehicles«, veröffentlicht durch das National Technical Committee of Auto Standardization im Jahr 2021.

Level-3-Systeme für den chinesischen Markt zusammen, um chinesischen Kundinnen und Kunden ein sicheres und zuverlässiges automatisiertes Fahrerlebnis zu bieten.

Zukunftsfähige Aufstellung des konzerneigenen Vertriebs in Deutschland

Am 19. Januar 2024 kündigte die Mercedes-Benz Group eine umfassende Überprüfung der Strukturen der konzerneigenen Niederlassungen in Deutschland an. Die Prüfung erfolgt ergebnisoffen, schrittweise und individuell pro Niederlassung. Der Konzern rechnet damit, dass sich der Transformationsprozess über mehrere Jahre erstreckt. Vertragsverhandlungen mit potentiellen Käufern haben zum Bilanzstichtag noch nicht stattgefunden. Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage lassen sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht verlässlich abschätzen.

Aktienrückkaufpolitik und weiteres Aktienrückkaufprogramm

Die Mercedes-Benz Group AG hat am 21. Februar 2024 eine Aktienrückkaufpolitik beschlossen. Darauf basierend soll der zukünftige Free Cash Flow des Industriegeschäfts (nach möglichen kleineren M&A-Transaktionen), der über die Dividendenausschüttungsquote von ca. 40 % des Konzernergebnisses der Mercedes-Benz Group hinausgeht, zur Finanzierung von Aktienrückkäufen verwendet werden, mit dem Ziel, diese Aktien einzuziehen.

In diesem Zusammenhang hat die Mercedes-Benz Group AG zudem die Durchführung eines weiteren Aktienrückkaufprogramms beschlossen, über welches eigene Aktien im Wert von bis zu 3 Mrd. € (ohne Nebenkosten) über die Börse erworben und anschließend eingezogen werden sollen. Das weitere Aktienrückkaufprogramm basiert auf der Ermächtigung der Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG vom 8. Juli 2020, wonach der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 eigene Aktien in einem Umfang von bis zu 10 % des Grundkapitals erwerben darf. Es soll unmittelbar nach Abschluss des am 16. Februar 2023 verkündeten und noch laufenden Aktienrückkaufprogramms beginnen und vor Ablauf der vorgenannten Ermächtigung der Hauptversammlung abgeschlossen sein.

Künftige Aktienrückkaufprogramme stehen unter dem Vorbehalt der im Einzelfall erforderlichen Beschlüsse der Organe der Gesellschaft.

Steuerungssystem

Aus der Unternehmens- bzw. Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group leiten sich verschiedene Ziele ab, auf deren Erreichung das Steuerungssystem des Konzerns ausgerichtet ist. Diese umfassen neben finanziellen Aspekten insbesondere auch Ziele mit Bezug zur Nachhaltigkeit.

Die folgenden Ausführungen beziehen sich primär auf das finanzielle Steuerungssystem des Konzerns. Erläuterungen zu den Nachhaltigkeitszielen und den Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele erfolgen im Kapitel »Nichtfinanzielle Erklärung«.

Zielsetzung

Das finanzielle Steuerungssystem der Mercedes-Benz Group soll sicherstellen, dass den Interessen und Ansprüchen der Kapitalgeber im Rahmen einer wertorientierten Unternehmensführung Rechnung getragen wird. Auf diesem Leitprinzip basiert der Value Added (Wertbeitrag), der aufzeigt, in welchem Umfang der Konzern und seine Geschäftsfelder den Verzinsungsanspruch der Kapitalgeber erwirtschaften beziehungsweise übertreffen. Aufgrund des nur mittelbaren operationalen Bezugs des Value Added werden zur periodischen Steuerung des Konzerns und seiner Geschäftsfelder die Werttreiber des Value Added als finanzielle Steuerungsgrößen verwendet.

Der Value Added lässt sich als Differenz aus der operativen Ergebnisgröße (EBIT beziehungsweise Net Operating Profit) und den auf das durchschnittlich gebundene Kapital (Net Assets) anfallenden Kapitalkosten ermitteln.

Berechnung des Value Added

Value Added

=

Ergebnisgröße

-

Net Assets

×

Kapitalkosten

Kapitalkostensatz

Aus dem Verhältnis von EBIT und Net Assets ergibt sich die Rentabilität der Net Assets (Return on Net Assets, RONA). Übersteigt der RONA die Kapitalkosten, wird Wert für unsere Aktionäre geschaffen. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets und damit der Kapitalkostensatz wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Eigen- und Fremdkapitalgeber für ihr investiertes Kapital erwarten. In Abweichung zu den auf einer Peer-Group-Logik basierenden Kapitalkostensätzen für Zwecke des Werthaltigkeitstests auf der Ebene der Zahlungsmittelgenerierenden Einheiten liegt bei der Ermittlung des Konzern-Kapitalkostensatzes zur Ableitung des Value Added der Schwerpunkt auf der Verwendung unternehmensspezifischer Daten (insbesondere hinsichtlich der Kapitalstruktur). Für das Jahr 2023 lag dieser Konzern-Kapitalkostensatz bei 9 % nach Steuern. Auf der Ebene der automobilen Geschäftsfelder belief sich dieser Kapitalkostensatz vor Steuern auf 13 %, für Mercedes-Benz Mobility wurde ein Eigenkapitalkostensatz vor Steuern von 13 % verwendet.

Kapitalkostensätze

	2023	2022
in %		
Konzern, nach Steuern	9	8
Automobile Geschäftsfelder, vor Steuern	13	12
Mercedes-Benz Mobility, vor Steuern	13	12

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

Finanzielle Steuerungsgrößen

Ergebnisgröße

Als operative Ergebnisgröße für die Geschäftsfelder wird das EBIT herangezogen. Als Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern reflektiert das EBIT die Ergebnisverantwortung der Geschäftsfelder. Unter Berücksichtigung von zentral verantworteten Sachverhalten und Eliminierungen ermittelt sich das EBIT auf Konzernebene.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts wird sowohl für den Konzern als auch für die Geschäftsfelder ergänzend ein bereinigtes EBIT 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.

Das EBIT des Konzerns abzüglich der zentral verantworteten Ertragsteuern ergibt den Net Operating Profit. Die Ableitung des Net Operating Profit ist im Kapitel »Ertragslage« ersichtlich.

Umsatzrendite

Als zentraler Einflussfaktor des Value Added hat die Umsatzrendite eine besondere Bedeutung für die Beurteilung der Rentabilität der automobilen Geschäftsfelder. Die Umsatzrendite ermittelt sich als Verhältnis von EBIT zu Umsatzerlösen. Der wesentliche Werttreiber der Umsatzerlöse ist der Fahrzeugabsatz. Für

Mercedes-Benz Mobility erfolgt die Beurteilung der Profitabilität auf Basis der Eigenkapitalrendite, die als Verhältnis von EBIT und durchschnittlichem Eigenkapital der Quartale bestimmt wird. Basierend auf dem bereinigten EBIT wird für die automobilen Geschäftsfelder eine bereinigte Umsatzrendite und für Mercedes-Benz Mobility eine bereinigte Eigenkapitalrendite berichtet.

Net Assets

Den automobilen Geschäftsfeldern werden sämtliche Vermögenswerte sowie Verbindlichkeiten beziehungsweise Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung von Mercedes-Benz Mobility erfolgt auf Basis des Eigenkapitals. Die Net Assets des Konzerns beinhalten zusätzlich zu den operativen Net Assets der automobilen Geschäftsfelder und dem Eigenkapital von Mercedes-Benz Mobility noch Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungs-posten, die nicht den Geschäftsfeldern zugeordnet sind. Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet.

Cash Flow

Eine Veränderung der Net Assets, beispielsweise durch Investitionen, resultiert regelmäßig in der Bindung beziehungsweise Freisetzung liquider Mittel und hat somit, neben dem erwirtschafteten Ergebnis, eine unmittelbare Wirkung auf den Cash Flow. Von herausragender Bedeutung für die Finanzkraft der Mercedes-Benz Group ist der Free Cash Flow des Industriegeschäfts, der neben den Cash Flows der automobilen

Geschäftsfelder auch Cash Flows aus Zinsen und Steuern sowie sonstigen nicht den Geschäftsfeldern zuzuordnenden Überleitungs-posten umfasst. Die operative Cash-Flow-Größe vor Zinsen und Steuern (CFBIT) für die automobilen Geschäftsfelder leitet sich aus dem EBIT und der Veränderung der Net Assets ab. Die Cash Conversion Rate (CCR) ist das Verhältnis von CFBIT und EBIT einer Periode und stellt eine wichtige Messgröße des Cash-Flow-Managements der automobilen Geschäftsfelder dar.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts werden ergänzend ein bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts sowie ein bereinigter CFBIT der automobilen Geschäftsfelder ermittelt und berichtet. Basierend auf dem bereinigten CFBIT und dem bereinigten EBIT wird für die automobilen Geschäftsfelder eine bereinigte Cash Conversion Rate dargestellt. 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.

Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren

Bei der operativen finanziellen Leistungsmessung stellen die folgenden Kennzahlen bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren für die **Mercedes-Benz Group** dar:

- Umsatz
- EBIT
- Free Cash Flow des Industriegeschäfts

Für die automobilen Geschäftsfelder **Mercedes-Benz Cars** sowie **Mercedes-Benz Vans** haben folgende finanzielle Kennzahlen als bedeutsamste Leistungsindikatoren eine hervorgehobene Relevanz:

- Sachinvestitionen
- Forschungs- und Entwicklungsleistungen

Für **Mercedes-Benz Mobility** stellen die bereinigte Eigenkapitalrendite sowie das Neugeschäft bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren dar. Das Neugeschäft bildet hierbei das Volumen der im Berichtsjahr aktivierten Leasing- und Finanzierungsverträge ab.

Bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren

Zusätzlich wird als nichtfinanzielle Größe für die Steuerung der automobilen Geschäftsfelder der Fahrzeugabsatz von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans genutzt.

Bis zum 31. Dezember 2023 stellte der Wert der CO₂-Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte in Europa¹ einen bedeutsamsten Leistungsindikator dar. Ab dem Jahr 2024 werden der weltweite Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) von Mercedes-Benz Cars und von Mercedes-Benz Vans jeweils gemessen an den Fahrzeugabsätzen dieser Geschäftsfelder als bedeutsamste nichtfinanzielle Leistungsindikatoren aufgenommen. Diese ersetzen den Wert der CO₂-Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte in Europa als bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikator, da sie die globalen Aktivitäten der Mercedes-Benz Group im Bereich der Elektromobilität umfassender abbilden.

Erklärung zur Unternehmensführung

Die für die Gesellschaft und den Konzern zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f, 315d HGB ist außer im Geschäftsbericht im Kapitel »Erklärung zur Unternehmensführung« auch im Internet unter group.mercedes-benz.com/euf zu finden.

Gemäß § 317 Abs. 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben nach §§ 289f Abs. 2 und 5, 315d HGB durch den Abschlussprüfer darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden.

¹ Durchschnittliche CO₂-Emissionen der Neuzulassungen der Mercedes-Benz Pkw-Neuwagenflotte (Mercedes-Benz CO₂-Pool) in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) im Berichtsjahr unter Anwendung des WLTP-Typprüfverfahrens. Der Mercedes-Benz CO₂-Pool beinhaltet auch Transporter, die als Personenkraftwagen zugelassen wurden, und seit dem Jahr 2023 Fahrzeuge des Gemeinschaftsunternehmens smart Automobile Co., Ltd.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Weltwirtschaft und Automobilmärkte

Weltwirtschaft

Gesamtwirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die **Weltwirtschaft** entwickelte sich im Berichtsjahr besser als zu Jahresbeginn erwartet und wuchs mit 2,7% zwar etwas langsamer als im Vorjahr (3%), jedoch nur leicht unter dem langfristigen Trend. Die wachstumsdämpfenden Effekte einer markanten und synchronen Straffung der Geldpolitik vieler Notenbanken wurden dabei durch positive Impulse vonseiten der Fiskalpolitik und niedrigere Energie- und Rohstoffpreise abgemildert. Allerdings gab es deutliche Unterschiede zwischen und teils auch innerhalb der einzelnen Regionen. Die unerwartete Widerstandskraft der US-Wirtschaft in Anbetracht der massiven geldpolitischen Straffung war der Hauptgrund für diese positive Entwicklung, aber auch einige große Schwellenländer wie Indien oder Brasilien konnten die Erwartungen übertreffen. Dagegen zeigten sich die Volkswirtschaften Europas und Chinas eher schwach. In diesem Umfeld

verlangsamte sich auch der Welthandel und schrumpfte im Vergleich zum Vorjahr um rund 2%.

Die **US-Wirtschaft** trotzte im Berichtsjahr erfolgreich den Rezessionsrisiken. Obwohl die US-Zentralbank Fed ihren Leitzins im Jahresverlauf um weitere 100 Basispunkte auf 5,5% an hob, blieb das Wachstum robust. Vor allem der private Konsum expandierte dynamisch, unterstützt durch großzügige Fiskalprogramme und Ersparnisse aus Pandemiezeiten. Außerdem ging die Inflationsrate weiter zurück und lag mit durchschnittlich 4,1% deutlich unter dem Vorjahr, wenn auch nach wie vor über dem Zielwert der Fed. Zusammen mit kräftigen Lohnzuwächsen unterstützte diese Entwicklung die verfügbaren Einkommen. Im Gesamtjahr beschleunigte sich das Wachstum der US-Wirtschaft dank der robusten Inlandsnachfrage folglich auf 2,5%.

In der **Eurozone** entwickelte sich die Wirtschaft deutlich verhaltener, obwohl die enormen Belastungen durch hohe Energiepreise gegenüber dem Vorjahr spürbar nachließen. Trotzdem blieb der Industriesektor massiv unter Druck und schrumpfte im Gesamtjahr deutlich. Der private Konsum stagnierte über weite Strecken angesichts weiterhin hoher, wenn auch

rückläufiger Inflationsraten und steigender Zinsen. Die Inflation in der Eurozone lag im Jahresdurchschnitt mit 5,4% nach wie vor deutlich über dem Notenbankziel von rund 2%, sodass auch die Europäische Zentralbank an ihrem Kurs der geldpolitischen Straffung festhielt; der Leitzins stieg im Jahresverlauf um weitere 200 Basispunkte auf 4,5%. Nachdem die Wirtschaft der Eurozone im ersten Halbjahr, auch dank Aufholeffekten nach der Pandemie und nachlassender Lieferkettenstörungen, noch ein kleines Wachstum verzeichnen konnte, ging die Wirtschaftsleistung in der zweiten Jahreshälfte wieder leicht zurück. Im Gesamtjahr ergab sich damit lediglich ein Plus von 0,5%.

Die **chinesische Wirtschaft** startete nach dem Ende der »Null-COVID«-Maßnahmen mit einer kräftigen Erholung ins Jahr, konnte diese Dynamik allerdings nicht aufrechterhalten. Vor allem die ausgeprägte Schwäche im Immobiliensektor und die damit verbundene Vertrauenskrise bei den Verbrauchern dämpften die Erholung. Dank staatlicher Stützungsmaßnahmen und geldpolitischer Lockerung wurde das ausgerufenen Wachstumsziel mit 5,2% dennoch erreicht. Anders als in den USA und Europa sah sich die chinesische Wirtschaft eher mit leicht deflationären Tendenzen

konfrontiert, und die Verbraucherpreise legten im Gesamtjahr um nur 0,2 % zu.

Wechselkursentwicklung

In diesem Umfeld waren die Wechselkurse volatil. Der Kurs des US-Dollar zum Euro bewegte sich im Jahresverlauf zwischen 1,05 und 1,13. Zum Jahresende war der Euro rund 3 % stärker als zum Jahresende 2022. Beim chinesischen Renminbi ergab sich eine Schwankungsbreite zum Euro von 7,2 bis 8,1. Im Jahresendvergleich zeigte sich eine Aufwertung des Euro von rund 6 %.

Energie- und Rohstoffpreise

Die Preise für Öl und Gas gingen im Vergleich zu den Rekordniveaus des Vorjahres deutlich zurück, waren aber nach wie vor sehr volatil. Der Ölpreis fiel zum Jahresende unter die Marke von 80 USD je Barrel und lag damit fast 9 % unter dem Niveau am Vorjahresende, im Jahresdurchschnitt lag der Preis rund 17 % unter dem Vorjahr. Auch der europäische Gaspreis gab spürbar nach. Zum Jahresende lag der Preis mit rund 32 € fast 60 % niedriger als zum Jahresende 2022, blieb damit aber weiterhin über den Niveaus vor der Pandemie. Auch die Preise für industrielle Rohstoffe gaben im Jahresverlauf tendenziell nach und lagen zuletzt knapp 3 % niedriger als am Vorjahresende.

Automobilmärkte

Die oben beschriebenen Rahmenbedingungen prägten auch die Entwicklung des weltweiten Automobilmarkts im zurückliegenden Jahr. Allerdings konnten sich die Absatzmärkte ein Stück weit von der gesamtwirtschaftlichen Verlangsamung abkoppeln. Denn vor allem die Normalisierung der weltweiten Automobilproduktion sowie die teilweise noch vorhandenen Auftragspolster aus Pandemiezeiten förderten die Absatzentwicklung im letzten Jahr. Dagegen zeichnete sich vielerorts im Jahresverlauf eine schwächer werdende Marktnachfrage von Kundenseite ab.

Insgesamt bewegte sich der weltweite **Pkw-Markt** in diesem Umfeld deutlich über dem Vorjahresniveau. Dieser weltweite Anstieg wurde von einer breiten regionalen Basis getragen. Der europäische Markt erholte sich spürbar und verzeichnete im Vergleich zum geringen Vorjahresvolumen ein deutliches Wachstum von 14 %. Der US-amerikanische Markt für Pkw und als leichte Nutzfahrzeuge zugelassene SUVs sowie Vans lag mit einem Anstieg von 12 % ebenfalls deutlich über dem Vorjahresniveau. Ein leichter Zuwachs von rund 6 % war im chinesischen Markt zu verzeichnen.

Die genannten Einflussfaktoren prägten auch die Entwicklung wichtiger **Transporter-Absatzmärkte**. In Europa verzeichneten sowohl das kombinierte Marktsegment der mittelgroßen und großen Transporter als auch das Segment der kleinen Transporter einen deutlichen Marktanstieg. Der US-amerikanische Markt für große Transporter bewegte sich ebenfalls deutlich über dem Vorjahresniveau. Auch in China übertrafen die Verkaufszahlen im Segment der mittelgroßen Transporter das Vorjahresniveau deutlich. Dort war das Wachstum aber vor allem durch die Markteinführung neuer Fahrzeugmodelle relevanter Wettbewerber bestimmt.

Geschäftsentwicklung

Mercedes-Benz Group

Trotz Engpässen in der Lieferkette steigerte die Mercedes-Benz Group den Absatz im Jahr 2023 um 1,5 % auf 2.491.600 Fahrzeuge.

Mercedes-Benz Cars

Top-End

Der Absatz in der Top-End¹-Kategorie belief sich im Jahr 2023 auf 16 % des Gesamtabsatzes. Dabei konnte Mercedes-Maybach mit 27.900 Einheiten im Jahr 2023 den Absatz um 19 % steigern. Mercedes-AMG erzielte mit 143.200 Einheiten ein Absatzplus von 4 %. Der Absatz der G-Klasse² lag mit 42.700 Einheiten um 11 % über dem Vorjahresniveau. Der GLS² erreichte mit 77.900 Einheiten ein Absatzplus von 30 %. Die S-Klasse² konnte mit 93.300 Fahrzeugen die Marktführerschaft in den großen Absatzmärkten behaupten.

Core

Der Anteil der Kategorie Core am Gesamtportfolio lag bei 54 %. Der Absatz der C-Klasse³ stieg um 10 % auf 334.400 Limousinen, T-Modelle, Coupés und Cabriolets. Die E-Klasse³ erreichte trotz Modellwechsel mit 309.100 Einheiten einen Zuwachs von 2 %. Der Absatz des GLC³

lag aufgrund von Lieferengpässen bei 297.400 Einheiten und der des GLE³ bei 219.100 Einheiten.

Entry

Die Kategorie Entry stellte 30 % des Gesamtportfolios dar. Der Absatz der A-Klasse³ belief sich auf 245.100 Einheiten. Von der B-Klasse wurden 21.600 Fahrzeuge abgesetzt. Der GLB³ erreichte beim Absatz 191.900 Einheiten und der GLA³ 175.500 Einheiten. Von den smart-Fahrzeugen wurden 18.100 Einheiten im Europäischen Markt verkauft.

Absatz Mercedes-Benz Cars

	2023	2022	23/22
in Einheiten			Veränd. in %
Absatz gesamt	2.044.100	2.040.700	.
Top-End	328.300	328.200	.
Anteil in % des Absatzes	16	16	
Core	1.096.900	1.116.600	-2
Anteil in % des Absatzes	54	55	
Entry (einschl. smart)	618.900	595.900	4
Anteil in % des Absatzes	30	29	
davon			
elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)	401.900	333.500	21
BEV	240.600	149.200	61
PHEV	161.300	184.300	-12
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge in % des Absatzes	20	16	

Elektrifizierte Fahrzeuge (xEV)

Insgesamt erzielte Mercedes-Benz Cars einen **Anteil elektrifizierter Fahrzeuge** von 20 % (2022: 16 %) am Gesamtabsatz. Dies entspricht 401.900 (2022: 333.500) Einheiten und einer Steigerung um 21 % gegenüber dem Vorjahr.

Der Absatz **vollelektrischer Fahrzeuge (BEV)** konnte um 61 % auf 240.600 (2022: 149.200) Einheiten gesteigert werden. Somit lag der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge am Gesamtabsatz bei 12 % (2022: 7 %). Wesentliche Absatztreiber waren der EQA mit 52.500 Einheiten und der EQB mit 54.800 Einheiten. Der EQE Sedan erzielte beim Absatz 37.700 Einheiten und der neu eingeführte EQE SUV 32.100 Einheiten. Vom EQS Sedan wurden 14.100 Einheiten verkauft. Der Absatz des EQS SUV⁴ lag bei 18.500 Einheiten.

Der Verkauf der **Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV)** lag bei 161.300 (2022: 184.300) Einheiten und einem Anteil am Gesamtabsatz von 8 % (2022: 9 %).

Absatz von Mercedes-Benz Cars nach Regionen

Der Absatz von Mercedes-Benz Cars ist im Vergleich zum Vorjahr in Europa (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) angestiegen und in den übrigen großen Absatzmärkten stabil geblieben. In Europa konnten 659.600 (2022: 618.900) Fahrzeuge abgesetzt werden. In Deutschland wurde ein Absatzwachstum von 9 % auf 234.300 (2022: 215.600)

¹ Die Kategorie Top-End beinhaltet alle AMG-Modelle.

² Inklusive Mercedes-Maybach und Mercedes AMG-Derivaten.

³ Inklusive Mercedes AMG Derivaten.

⁴ Inklusive Mercedes-Maybach.

Einheiten verzeichnet. Der Absatz in China lag bei 737.200 (2022: 753.900) Einheiten. Darin ist auch der Absatz des at-equity bewerteten assoziierten Unternehmens Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) enthalten. In Nordamerika wurden 339.500 (2022: 344.200) Fahrzeugen abgesetzt. Im dortigen Hauptmarkt USA lag der Absatz mit 298.000 (2022: 300.800) Einheiten auf Vorjahresniveau.

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans setzte im Jahr 2023 weltweit 447.800 (2022: 415.300) Fahrzeuge ab und erzielte damit einen Bestwert.

Zum Wachstum trugen alle Baureihen bei. Einen starken Absatzzuwachs verzeichneten die großen Transporter (Sprinter/eSprinter). Der Absatz lag bei 237.400 (2022: 217.400) Einheiten. Von den mittelgroßen Transportern (Vito/eVito, V-Klasse/EQV) wurden insgesamt 178.900 (2022: 175.500) Einheiten abgesetzt. Der Absatz der kleinen Transporter (Citan/eCitan, T-Klasse/EQT¹) lag bei 31.500 (2022: 22.500) Einheiten.

Der Verkauf elektrifizierter Vans konnte weltweit im Vergleich zum Vorjahr deutlich auf 22.700 (2022: 15.000) Einheiten gesteigert werden. Dabei handelte es sich ausschließlich um vollelektrische Modelle. Der **Anteil elektrifizierter Fahrzeuge** am Gesamtabsatz belief sich auf 5 % (2022: 4 %).

In Europa (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) lag der Absatz mit 279.400 (2022: 259.400) Einheiten deutlich über dem Vorjahr. Dabei wurden in Deutschland 114.000 (2022: 113.200) Fahrzeuge verkauft. In den USA verzeichnete Mercedes-Benz Vans mit 75.100 (2022: 66.400) Fahrzeugen ebenfalls einen neuen Bestwert. In China wurden 33.400 (2022: 34.200) Einheiten abgesetzt.

Mercedes-Benz Mobility

Zum Jahresende 2023 verzeichnete das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Mobility mit 135,0 Mrd. € ein Vertragsvolumen leicht über Vorjahresniveau (31. Dezember 2022: 132,4 Mrd. €, +2%; Wechselkursbereinigt +4 %). Das Vertragsvolumen stellt die Gesamtheit der Leasing- und Finanzierungsverträge zu einem bestimmten Stichtag dar.

Mercedes-Benz Mobility schloss im Jahresverlauf 1,4 Mio. neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 62,0 Mrd. € ab. Damit lag der Wert aller Neuverträge leicht über dem Niveau des Vorjahres (31. Dezember 2022: 58,0 Mrd. €, +7%; Wechselkursbereinigt +10 %). Ausschlaggebend für die positive Entwicklung war das höhere durchschnittliche Finanzierungs- und Leasingvolumen pro Vertrag getrieben durch eine verbesserte Preisdurchsetzung auf der Absatzseite sowie einem höheren Anteil von elektrifizierten und Top-End-Fahrzeugen im Neugeschäft.

Im deutschen Markt lag das Neugeschäft mit 10,4 Mrd. € etwa auf dem Niveau des Vorjahres (+2 %). Das Vertragsvolumen lag bei 24,5 Mrd. € (-3 %). Der US-amerikanische Markt profitierte von einem höheren durchschnittlichen Finanzierungs- und Leasingvolumen pro Vertrag sowie einer deutlich positiven Entwicklung bei der Penetrationsrate. Die Penetrationsrate beziffert den Anteil verleaster und finanzierter Fahrzeuge am Konzernabsatz. Das Neugeschäft übertraf so mit 16,2 Mrd. € (+25 %) zum Jahresende 2023 deutlich das Niveau des Vorjahres. Das Vertragsvolumen lag Ende Dezember mit 35,7 Mrd. € leicht über dem Niveau zum Jahresende 2022 (+3 %). Aufgrund des verschärften Wettbewerbs im Finanzdienstleistungssektor ging in China dagegen das Neugeschäft im Vergleich zum Jahresende 2022 um 18 % zurück und belief sich damit auf 9,8 Mrd. €. Auch das Vertragsvolumen lag mit 16,7 Mrd. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahres (-15 %). In den übrigen Märkten lag das Neugeschäft in Summe bei 25,6 Mrd. € (+11 %) und das Vertragsvolumen bei 58,1 Mrd. € (+10 %).

Auftragslage

Mercedes-Benz Cars verzeichnete zum Jahresende 2023 einen Auftragseingang auf Vorjahresniveau. Dazu hat insbesondere die neue E-Klasse positiv beigetragen.

Mercedes-Benz Vans verzeichnete zum Jahresende 2023 insbesondere aufgrund der konjunkturellen Rahmenbedingungen abnehmende Auftragseingänge im Vergleich zum Vorjahr. Die Auftragsituation liegt damit nach den durch positive Sondereffekte geprägten Vorjahren auf einem Normalniveau.

¹ WLTP: Energieverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 20,7–19,3; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A.

Investitions- und Forschungstätigkeit

Sachinvestitionen

Im Berichtsjahr sind die Sachinvestitionen der **Mercedes-Benz Group** mit 3,7 Mrd. € höher ausgefallen als im Jahr zuvor (2022: 3,5 Mrd. €).

Sachinvestitionen¹

	2023	2022	23/22
in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Group	3.745	3.481	8
davon Mercedes-Benz Cars	3.345	3.265	2
davon Mercedes-Benz Vans	351	199	76

¹ Die Sachinvestitionen entsprechen den Zugängen zu Sachanlagen in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Konzernabschluss.

Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen von **Mercedes-Benz Cars** lag im Jahr 2023 auf Anlaufvorbereitungen und ersten Markteinführungen der MMA- und MB.EA-Plattformen. Außerdem wurden umfangreiche Mittel in den Ausbau der Batteriewerke investiert. Insgesamt lagen die Sachinvestitionen im Jahr 2023 mit 3,3 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Sachinvestitionen von **Mercedes-Benz Vans** lagen im Jahr 2023 bei 0,4 (2022: 0,2) Mrd. € und damit deutlich über dem Vorjahresniveau. Hierbei waren die geplante Transformation zur vollelektrischen Mercedes-Benz Van-Flotte und Investitionen zur Transformation in die Produktion die Haupttreiber.

Forschung und Entwicklung

Im Jahr 2023 lagen die Forschungs- und Entwicklungsleistungen der **Mercedes-Benz Group** mit 10,0 (2022: 8,5) Mrd. € über dem Vorjahreswert. Von den Forschungs- und Entwicklungsleistungen wurden 3,8 (2022: 2,9) Mrd. € aktiviert; das entspricht einer Aktivierungsquote von 38 (2022: 34) %.

Forschung und Entwicklung

	2023	2022	23/22
in Millionen €			Veränd. in %
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	9.996	8.541	17
davon Mercedes-Benz Cars	9.099	7.986	14
davon Mercedes-Benz Vans	873	552	58
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	6.230	5.602	11
aktivierte Entwicklungskosten	3.766	2.939	28
Aktivierungsquote in %	38	34	

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen von **Mercedes-Benz Cars** beliefen sich auf 9,1 (2022: 8,0) Mrd. €. Hierbei stand vor allem die Entwicklung der auf die Elektromobilität ausgerichteten neuen Plattform-Generationen im Mittelpunkt. Zudem wurden die Forschungs- und Entwicklungsleistungen für den Ausbau der Digitalisierung und des automatisierten Fahrens weiter vorangetrieben.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen von **Mercedes-Benz Vans** lagen im Jahr 2023 bei 0,9 (2022: 0,6) Mrd. € und damit deutlich über dem Vorjahreswert. Das Jahr 2023 war stark von der geplanten Elektrifizierung der Van-Flotte geprägt. Wesentlichen Anteil daran hatten der neue eSprinter sowie die vollelektrische, modulare und skalierbare Van-Architektur VAN.EA.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage zu gewähren, werden neben den Zahlen für die Mercedes-Benz Group eine verkürzte Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, eine verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung und eine verkürzte Konzernbilanz jeweils für das Industriegeschäft sowie für das Segment Mercedes-Benz Mobility dargestellt. Das Industriegeschäft umfasst die automobilen Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans. Die Effekte aus den Eliminierungen der konzerninternen Transaktionen zwischen dem Industriegeschäft und Mercedes-Benz Mobility sowie zentral verantwortete Sachverhalte sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet. In begründeten Einzelfällen werden Effekte auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage dem entsprechenden Segment nicht nach rechtlicher, sondern nach wirtschaftlicher Betrachtungsweise 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 grundsätzlich 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 Kapitel »Grundlagen des Konzerns«.

Ertragslage

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

Der **Umsatz** lag im Jahr 2023 mit 153,2 (2022: 150,0) Mrd.€ leicht über dem Vorjahreswert. Der Anstieg war insbesondere auf die gestiegenen Absätze bei gleichzeitig verbesserter Preisdurchsetzung im Segment Mercedes-Benz Vans zurückzuführen. Auch die Umsätze im Segment Mercedes-Benz Cars waren vor allem durch eine weiter verbesserte Preisdurchsetzung höher. Gegenläufig wirkten sich negative Wechselkurse reduzierend auf die Umsatzerlöse aus.

Die **Umsatzkosten** (2023: 118,8 Mrd.€; 2022: 116,0 Mrd.€) stiegen gegenüber dem Vorjahr um 2,4 % an. Der Anstieg war vor allem auf Aufwendungen für Lieferanten wegen inflations- und lieferkettenbedingter Mehrkosten zurückzuführen. Gegenläufig beeinflussten geringere Rohstoffpreise die Umsatzkosten positiv. Zudem stiegen die Refinanzierungskosten bei Mercedes-Benz Mobility aufgrund höherer Zinssätze. Im Vorjahr waren die Umsatzkosten durch Aufwendungen

im Zusammenhang mit der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland belastet.

Umsatz nach Segmenten und Regionen

	2023	2022	23/22
in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Group	153.218	150.017	2
Segmente			
Mercedes-Benz Cars	112.756	111.601	1
Mercedes-Benz Vans	20.288	17.217	18
Mercedes-Benz Mobility	26.718	26.954	-1
Überleitung ¹	-6.544	-5.755	14
Regionen			
Europa	61.895	56.487	10
davon Deutschland	25.799	23.085	12
Nordamerika	40.488	40.091	1
davon USA	36.041	35.829	1
Asien	43.382	45.558	-5
davon China	25.284	27.324	-7
Übrige Märkte	7.453	7.881	-5

¹ In der Überleitung sind Eliminierungen konzerninterner Umsätze zwischen den Segmenten enthalten.

Insgesamt ist das **Bruttoergebnis vom Umsatz** von 34,0 Mrd. € auf 34,4 Mrd. € angestiegen.

Die **Vertriebskosten** stiegen um 0,2 Mrd. € auf 9,7 Mrd. € an. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen lag dabei unverändert bei 6,3 %.

Im abgelaufenen Jahr stiegen die **allgemeinen Verwaltungskosten** um 0,1 Mrd. € auf 2,7 Mrd. €. Der Anteil der allgemeinen Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen stieg dabei von 1,7 % auf 1,8 %.

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** lagen im Jahr 2023 mit 6,2 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (2022: 5,6 Mrd. €). Der Anstieg resultierte insbesondere aus höheren Aufwendungen im Zusammenhang mit den Vorleistungen für die Erneuerung bestehender Modelle und der Weiterentwicklung kraftstoffeffizienter und umweltschonender Antriebsarten sowie der digitalen Vernetzung der Produkte. Der Anteil der Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen stieg von 3,7 % auf 4,1 %. Weitere Informationen hierzu können dem Kapitel »Investitions- und Forschungstätigkeit« entnommen werden.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag mit 1,7 (2022: 2,0) Mrd. € unter dem Vorjahresniveau. Das Ergebnis beinhaltet Aufwendungen im Zusammenhang mit der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland in Höhe von 0,2 Mrd. €. Im Vorjahr wirkten Erträge im Zusammenhang mit der Restrukturierung der Vertriebsaktivitäten in Kanada sowie Erträge im Zusammenhang

mit der Veränderung der Beteiligungsstruktur des Motorsportgeschäfts in Höhe von insgesamt 0,9 Mrd. €. Gegenläufig wurde das sonstige betriebliche Ergebnis im Vorjahr durch das Ergebnis aus der Abspaltung und Ausgliederung der Umfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts des Segments Mercedes-Benz Mobility belastet. Der dabei entstandene Verlust (vor Abzug von Transaktionskosten) belief sich auf 0,2 Mrd. €.

Im Jahr 2023 lag das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** mit 2,1 (2022: 1,7) Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres. Die positive Entwicklung geht im Wesentlichen auf das höhere anteilige Ergebnis der Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG zurück. Das Ergebnis belief sich im Geschäftsjahr 2023 auf 0,8 (2022: 0,2) Mrd. €. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr ist bedingt durch ein höheres laufendes Ergebnis und durch geringere negative Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor. Im Ergebnis des Vorjahres war ein Ertrag von 59 Mio. € aus der Einbringung von rund 5 % der Anteile an Daimler Truck in den Mercedes-Benz Pension Trust e.V. enthalten. Demgegenüber war das Ergebnis der Beijing Automotive Co., Ltd. mit 1,5 (2022: 1,7) Mrd. € rückläufig.

Das **übrige Finanzergebnis** lag vor allem infolge der gestiegenen Aufwendungen aus der Abzinsung langfristiger Rückstellungen mit 0,1 (2022: 0,3) Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres.

Das **Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)** lag im Jahr 2023 mit 19,7 Mrd. € leicht unter dem Vorjahreswert von 20,5 Mrd. €.

Aufgrund des weltweiten Anstiegs des Zinsniveaus konnte das **Zinsergebnis** auf 0,4 (2022: -0,2) Mrd. € verbessert werden.

Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand lag bei 5,6 (2022: 5,5) Mrd. € und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres. Die Steuerquote lag im Berichtsjahr bei 27,6 (2022: 27,1) %.

Das **Konzernergebnis** belief sich somit auf 14,5 (2022: 14,8) Mrd. €. Dabei entfiel ein Gewinn von 0,3 (2022: 0,3) Mrd. € auf **nicht beherrschende Anteile**. Der **Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG** am Konzernergebnis betrug 14,3 (2022: 14,5) Mrd. €; dies führte zu einem Rückgang des **Ergebnisses je Aktie** auf 13,46 (2022: 13,55) €. Für die Berechnung des Ergebnisses je Aktie wurde eine durchschnittliche Anzahl ausgegebener Aktien von 1.059,6 (2022: 1.069,8) Mio. Stück zugrunde gelegt. Der Rückgang des gewogenen Durchschnitts der im Umlauf befindlichen Aktien ist auf das am 16. Februar 2023 vom Vorstand beschlossene Aktienrückkaufprogramm zurückzuführen.

Weitere Informationen zu den einzelnen Posten der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung sind in Anmerkung 4 ff. des Konzernanhangs im Kapitel »Konzernabschluss« enthalten.

Verkürzte Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

	Mercedes-Benz Group		Industriegeschäft		Mercedes-Benz Mobility	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Millionen €						
Umsatzerlöse	153.218	150.017	126.500	123.063	26.718	26.954
Umsatzkosten	-118.839	-115.997	-95.209	-93.010	-23.630	-22.987
Bruttoergebnis vom Umsatz	34.379	34.020	31.291	30.053	3.088	3.967
Vertriebskosten	-9.728	-9.482	-9.043	-8.760	-685	-722
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.688	-2.584	-1.895	-1.855	-793	-729
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-6.230	-5.602	-6.230	-5.602	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.690	2.034	1.838	1.925	-148	109
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	2.129	1.732	2.284	1.941	-155	-209
Übriges Finanzergebnis	108	340	113	328	-5	12
EBIT	19.660	20.458	18.358	18.030	1.302	2.428
Zinsergebnis	424	-154	434	-150	-10	-4
Ergebnis vor Ertragsteuern	20.084	20.304	18.792	17.880	1.292	2.424
Ertragsteuern	-5.553	-5.495	-4.975	-4.868	-578	-627
Konzernergebnis	14.531	14.809	13.817	13.012	714	1.797
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	270	308				
davon Anteile der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG	14.261	14.501				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG						
Unverwässert	13,46	13,55				
Verwässert	13,46	13,55				

EBIT der Segmente

Das EBIT des Segments **Mercedes-Benz Cars** ging auf 14.224 (2022: 16.340) Mio. € zurück; das bereinigte EBIT betrug 14.252 (2022: 16.245) Mio. €. Bei einem Umsatz von 112.756 (2022: 111.601) Mio. € lag die bereinigte Umsatzrendite mit 12,6 % unter dem bereinigten Vorjahreswert von 14,6 %.

Eine verbesserte Preisdurchsetzung und geringere Rohstoffpreise beeinflussten das Bruttoergebnis vom Umsatz positiv. Gegenläufig belasteten im Jahresverlauf Aufwendungen für Lieferanten wegen inflations- und lieferkettenbedingter Mehrkosten das Bruttoergebnis vom Umsatz. Darüber hinaus wirkten sich Wechselkurseffekte ergebnisbelastend aus. In der Folge sank das Bruttoergebnis vom Umsatz von 23,9 % auf 23,4 %. Die übrigen Funktionskosten erhöhten sich im Jahr 2023. Ursächlich hierfür waren insbesondere Vorleistungen für die Erneuerung bestehender Modelle und die Weiterentwicklung kraftstoffeffizienter und umweltschonender Antriebsarten sowie die digitale Vernetzung der Produkte. Des Weiteren führten gestiegene Aufwendungen aus der Abzinsung der langfristigen Rückstellungen sowie ein geringeres At-equity-Ergebnis der Beteiligung an der Beijing Benz Automotive Co., Ltd. zu einer Ergebnisminderung.

Das bereinigte EBIT war im Jahr 2023 leicht höher als das EBIT. Effekte aus laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge von 94 (2022: 110) Mio. € belasteten das Ergebnis des Segments. Gegenläufig wirkten Erträge im Zusammenhang mit der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland in Höhe von 66 (2022: Aufwand von 658) Mio. €. Daneben wirkten im Vorjahr M&A-Sachverhalte von 863 Mio. € positiv im Ergebnis, die mit 478 Mio. € auf die Restrukturierung der Vertriebsaktivitäten in Kanada sowie mit 385 Mio. € auf die Veränderung der Beteiligungsstruktur des Motorsportgeschäfts zurückzuführen waren.

Das Segment **Mercedes-Benz Vans** erzielte ein EBIT von 3.138 (2022: 1.897) Mio. €; das bereinigte EBIT belief sich auf 3.063 (2022: 1.927) Mio. €. Bei einem Umsatz von 20.288 (2022: 17.217) Mio. € lag die bereinigte Umsatzrendite mit 15,1 % über dem bereinigten Vorjahreswert von 11,2 %.

Der deutliche Absatzanstieg bei gleichzeitig verbesserter Preisdurchsetzung beeinflusste das Bruttoergebnis vom Umsatz stark positiv. Gegenläufig belasteten höhere Materialaufwendungen sowie Aufwendungen für höhere Transportkosten in die globalen Absatzmärkte das Ergebnis. Des Weiteren spiegelte sich die makroökonomische Situation mit hohen Inflationsraten im Ergebnis wider, insbesondere die Hyperinflation in Argentinien. Insgesamt stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz von 21,3 % auf 24,6 %. Die übrigen Funktionskosten lagen leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Das bereinigte EBIT lag im Jahr 2023 leicht unter dem EBIT. Effekte im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge führten zu einer Ergebnisentlastung in Höhe von 70 (2022: Aufwand von 15) Mio. €. Des Weiteren fielen Erträge in Höhe von 5 (2022: Aufwand von 51) Mio. € im Zusammenhang mit der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland an. Im Vorjahr wirkten M&A-Sachverhalte im Zusammenhang mit der Restrukturierung der Vertriebsaktivitäten in Kanada mit 36 Mio. € positiv im Ergebnis.

Das EBIT des Segments **Mercedes-Benz Mobility** belief sich im Jahr 2023 auf 1.302 (2022: 2.428) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug 1.695 (2022: 2.428) Mio. €. Der Umsatz belief sich auf 26.718 (2022: 26.954) Mio. €. Die bereinigte Eigenkapitalrendite lag mit 12,3 % unter dem Niveau des bereinigten Vorjahreswerts von 16,8 %.

Hauptgrund für die Entwicklung des EBIT im Jahr 2023 war eine rückläufige Zinsmarge infolge höherer Zinssätze und erhöhten Wettbewerbs im Finanzdienstleistungssektor. Sinkende Gebrauchtwagenpreise reduzierten das Wiedervermarktungsergebnis bei Athlon. Wechselkurseffekte sowie Aufwendungen für den Aufbau der Charging-Aktivitäten wirkten sich ebenfalls reduzierend auf das EBIT aus. Das At-equity-Ergebnis der Mobilitätsbeteiligungen konnte aufgrund eines besseren operativen Geschäftsergebnisses und Restrukturierungsmaßnahmen verbessert werden. Die Kreditrisikokosten lagen trotz eines herausfordernden makroökonomischen Umfelds leicht unter Vorjahresniveau.

Das bereinigte EBIT war im Jahr 2023 höher als das berichtete EBIT. Aufwendungen im Zusammenhang mit der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland in Höhe von 276 Mio.€ wirkten sich negativ auf das Ergebnis aus. Zusätzlich wurde das At-equity-Ergebnis durch eine Wertminderung (117 Mio.€) belastet.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im Jahr 2023 Erträge von 858 Mio.€ (2022: Aufwand von 225 Mio.€). Darin enthalten ist der positive Ergebnisbeitrag von 797 (2022: 226) Mio.€ aus der At-equity-Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG. Gegenläufig war das Ergebnis im Vorjahr durch Bereinigungen im Zusammenhang mit der Veräußerung einzelner Beteiligungen und Geschäftsaktivitäten an Daimler Truck in Höhe von 268 Mio.€ (nach Transaktionskosten) belastet. Weitere Informationen hierzu finden sich in Anmerkung 3 des Konzernanhangs im Kapitel »Konzernabschluss«.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im Jahr 2023 Erträge von 138 (2022: 18) Mio.€.

EBIT der Mercedes-Benz Group

	Mercedes-Benz Group		Mercedes-Benz Cars		Mercedes-Benz Vans		Mercedes-Benz Mobility		Überleitung	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Millionen €										
Umsatzerlöse	153.218	150.017	112.756	111.601	20.288	17.217	26.718	26.954	-6.544	-5.755
Umsatzkosten	-118.839	-115.997	-86.366	-84.927	-15.299	-13.549	-23.630	-22.987	6.456	5.466
Bruttoergebnis vom Umsatz	34.379	34.020	26.390	26.674	4.989	3.668	3.088	3.967	-88	-289
Vertriebskosten	-9.728	-9.482	-7.740	-7.568	-1.466	-1.359	-685	-722	163	167
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.688	-2.584	-1.538	-1.460	-242	-252	-793	-729	-115	-143
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-6.230	-5.602	-5.682	-5.184	-524	-415	-	-	-24	-3
Übrige Erträge/Aufwendungen	3.927	4.106	2.794	3.878	381	255	-308	-88	1.060	61
EBIT	19.660	20.458	14.224	16.340	3.138	1.897	1.302	2.428	996	-207
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	22	119	94	110	-70	15	-	-	-2	-6
Restrukturierungsmaßnahmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
M&A-Sachverhalte	117	-631	-	-863	-	-36	117	-	-	268
Erträge/Aufwendungen im Zusammenhang mit Anpassungen der Geschäftsaktivitäten in Russland	205	709	-66	658	-5	51	276	-	-	-
Bereinigtes EBIT	20.004	20.655	14.252	16.245	3.063	1.927	1.695	2.428	994	55
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)			12,6%	14,6%	15,5%	11,0%	9,5%	16,8%		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹			12,6%	14,6%	15,1%	11,2%	12,3%	16,8%		

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.

Value Added und Return on Net Assets

Wie im Kapitel »Steuerungssystem« erläutert, ermittelt sich der Value Added als Differenz aus der Ergebnisgröße und den Kapitalkosten. Die in die Berechnung des Value Added einfließenden Kapitalkosten basieren auf den durchschnittlichen Net Assets multipliziert mit dem Kapitalkostensatz. Aus dem Verhältnis Ergebnisgröße und Net Assets ergibt sich die Rentabilität der Net Assets, d. h. die Verzinsung des eingesetzten Kapitals (Return on Net Assets, RONA).

Während für die Segmente das EBIT in der Berechnung herangezogen wird, basiert die Ergebnisgröße für den Konzern auf dem Net Operating Profit. Dieser beinhaltet zusätzlich zum EBIT der Segmente auch Ergebnisefekte, die nicht durch die Segmente zu verantworten sind. Hierzu zählen Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungspositionen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt den Value Added der Mercedes-Benz Group und der Segmente.

Value Added			
	2023	2022	23/22
in Millionen €			Veränderung
Mercedes-Benz Group	8.844	10.236	-1.392
Mercedes-Benz Cars	8.841	11.757	-2.916
Mercedes-Benz Vans	2.975	1.791	+1.184
Mercedes-Benz Mobility	-488	692	-1.180

Der Value Added der **Mercedes-Benz Group** lag im Berichtsjahr bei 8,8 Mrd. € und damit unter dem Vorjahresniveau von 10,2 Mrd. €; dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 23,8 (2022: 25,5) %. Der Kapitalkostensatz des Konzerns von 9 (2022: 8) % wurde somit erneut deutlich übertroffen. Der rückläufige Value Added der Mercedes-Benz Group war vor allem auf die Ergebnisentwicklung der Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Mobility zurückzuführen. Der Anstieg der durchschnittlichen Net Assets um 1,3 Mrd. € führte ebenfalls zu einem leicht negativen Effekt auf den Value Added. Gegenläufig wirkte die positive Entwicklung des EBIT bei Mercedes-Benz Vans.

Im Segment **Mercedes-Benz Cars** lag der Value Added mit 8,8 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau von 11,8 Mrd. €. Der RONA belief sich auf 34,4 (2022: 42,8) %. Dies war vor allem auf die rückläufige Ergebnisentwicklung zurückzuführen. Die durchschnittlichen Net Assets des Segments, die mit 3,2 Mrd. € höher waren als im Vorjahr, verstärkten den negativen Effekt auf den Value Added. Diese waren im Wesentlichen durch höhere durchschnittliche Vorratsbestände und rückläufige durchschnittliche Rückstellungen für sonstige Risiken begründet.

Der Value Added des Segments **Mercedes-Benz Vans** stieg von 1,8 auf 3,0 Mrd. € erheblich an. Der RONA belief sich auf 250,4 (2022: 214,4) %. Dies war im Wesentlichen auf die stark positive Ergebnisentwicklung zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der Anstieg der durchschnittlichen Net Assets auf 1,3 Mrd. €, der vor allem durch steigende durchschnittliche Vorratsbestände und rückläufige durchschnittliche Rückstellungen für sonstige Risiken begründet ist.

Im Segment **Mercedes-Benz Mobility** lag der Value Added bei -0,5 (2022: 0,7) Mrd. €. Die Eigenkapitalrendite belief sich auf 9,5 (2022: 16,8) %. Die Entwicklung der Eigenkapitalrendite war hauptsächlich auf das niedrigere Ergebnis zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der Rückgang des durchschnittlich gebundenen Eigenkapitals leicht positiv auf die Eigenkapitalrendite.

In der nachfolgenden Tabelle wird die Überleitung des EBIT der Segmente zum Net Operating Profit der Mercedes-Benz Group dargestellt.

Überleitung EBIT der Segmente zum Net Operating Profit

	2023	2022	23/22
in Millionen €			Veränderung
Mercedes-Benz Cars	14.224	16.340	-2.116
Mercedes-Benz Vans	3.138	1.897	+1.241
Mercedes-Benz Mobility	1.302	2.428	-1.126
EBIT der Segmente	18.664	20.665	-2.001
Ertragsteuern ¹	-5.430	-5.540	+110
Sonstige Überleitung	996	-207	+1.203
Net Operating Profit Mercedes-Benz Group	14.230	14.918	-688

¹ Bereinigt um das darin enthaltene Zinsergebnis nach Steuern.

Die nachstehende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Net Assets.

Net Assets (Durchschnitt)

	2023	2022	23/22
in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars	41.407	38.189	+8
Mercedes-Benz Vans	1.253	885	+42
Mercedes-Benz Mobility ¹	13.774	14.466	-5
Net Assets der Segmente	56.434	53.540	+5
At-equity bewertete Finanzinvestition in DTHAG	8.221	8.078	+2
Übrige at-equity bewertete Finanzinvestitionen ²	253	303	-17
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	-5.159	-3.818	+35
Sonstige Überleitung ³	94	422	-78
Net Assets Mercedes-Benz Group	59.843	58.525	+2

¹ Eigenkapital.

² Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

³ Soweit nicht Mercedes-Benz Mobility zugeordnet.

Die Ableitung der Net Assets zum 31. Dezember aus der Konzernbilanz ist der folgenden Tabelle zu entnehmen.

Net Assets der Mercedes-Benz Group zum Jahresende

	31. Dezember		
	2023	2022	23/22
in Millionen €			Veränd. in %
Immaterielle Vermögenswerte ¹	17.022	15.275	+11
Sachanlagen ¹	25.797	26.942	-4
Vermietete Gegenstände ¹	14.445	14.038	+3
Vorräte ¹	26.126	24.906	+5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ¹	6.585	7.328	-10
Rückstellungen für sonstige Risiken ¹	-14.481	-15.179	-5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ¹	-11.625	-11.101	+5
Übrige Vermögenswerte und Schulden ¹	-12.409	-12.595	-1
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ¹	-4.778	-4.507	+6
Eigenkapital Mercedes-Benz Mobility	13.014	13.576	-4
Mercedes-Benz Group	59.696	58.683	+2

¹ Soweit nicht Mercedes-Benz Mobility zugeordnet.

Finanzlage

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

Das **Kapitalstrukturmanagement** gestaltet die Kapitalstruktur des Konzerns und seiner Tochterunternehmen. Die Kapitalausstattung der Gesellschaften der Mercedes-Benz Group wird nach den Grundsätzen kosten- und risikooptimaler Finanz- und Kapitalausstattung vorgenommen.

Das **Liquiditätsmanagement** hat die Aufgabe sicherzustellen, dass der Konzern jederzeit seine Zahlungsverpflichtungen erfüllen kann. Hierzu erfasst der Konzern die Zahlungsströme aus dem operativen Geschäft und aus Finanzgeschäften in einer rollierenden Planung. Die entstehenden Finanzierungsbedarfe werden mittels geeigneter Instrumente zur Liquiditätssteuerung (zum Beispiel Bankkredite, Commercial Paper, Anleihen) gedeckt; Liquiditätsüberschüsse legt der Konzern unter Berücksichtigung von Rendite- und Risikoerwartungen am Geld- oder Kapitalmarkt an. Ziel ist es, die als notwendig erachtete Liquidität kostenoptimal bereitzustellen. Zusätzlich zur operativen Liquidität verfügt die Mercedes-Benz Group über weitere Liquiditätsquellen, die kurzfristig verfügbar sind. Bestandteile dieser zusätzlichen Absicherung sind am Kapitalmarkt verbrieftbare Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und eine vertraglich zugesagte syndizierte Kreditlinie. Seit Dezember 2021 verfügt der Konzern darüber hinaus über Liquiditätsreserven aus den Anteilen an der Daimler Truck Holding AG, die bis Ende 2024 grundsätzlich mit Zustimmung der Daimler Truck Holding AG veräußert werden können. Im Krisenfall und nach Dezember 2024 ist die Zustimmung zum Verkauf nicht erforderlich.

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

Das **Management von Marktpreisrisiken** hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Schwankungen bei Währungskursen und Zinssätzen auf das Ergebnis der Geschäftsfelder und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt; auf dieser Basis trifft der Konzern dann Sicherungsentscheidungen. Diese beinhalten das zu sichernde Volumen, den abzusichernden Zeitraum sowie die Wahl der Sicherungsinstrumente. Die Sicherungsstrategie wird auf Konzernebene vorgegeben und einheitlich umgesetzt. Entscheidungsgremium ist das regelmäßig tagende Treasury-Risk-Management-Komitee.

Das **Management von Pensionsvermögen (Planvermögen)** beinhaltet die Anlage des Vermögens, das zur Deckung der Pensionsverpflichtungen vorgehalten wird. Die Planvermögen sind rechtlich vom Unternehmensvermögen separiert und überwiegend in Fonds investiert; sie stehen nicht für allgemeine Unternehmenszwecke zur Verfügung. Die Planvermögen sind ausgehend von der erwarteten Entwicklung der Pensionsverpflichtungen mithilfe einer Risiko-Rendite-Optimierung auf verschiedene Anlageklassen breit gestreut angelegt, beispielsweise in Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, alternative Investments und Immobilien. Den Erfolg der Vermögensanlage misst der Konzern mit festgelegten Benchmarkindizes. Über eine konzernweite Richtlinie sollen die Risiken der Kapitalanlage limitiert werden. Darüber hinaus bestehen lokale Regelungen für das Risikomanagement der einzelnen Planvermögen. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen enthält Anmerkung 22 des Konzernanhangs im Kapitel »Konzernabschluss«.

Das beim **Management von Kreditausfallrisiken** betrachtete Risikovolumen umfasst weltweit Gläubigerpositionen der Mercedes-Benz Group gegenüber Finanzinstituten, Emittenten von Wertpapieren und Kunden des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Die Kreditrisiken gegenüber Finanzinstituten und Emittenten von Wertpapieren ergeben sich vor allem aus der Anlage liquider Mittel im Rahmen des Liquiditätsmanagements sowie durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. Das Management dieser Kreditrisiken basiert im Wesentlichen auf einem internen Limitsystem, das sich an der Bonität des Finanzinstituts beziehungsweise des Emittenten orientiert. Das Kreditrisiko gegenüber Kunden aus dem Liefer- und Leistungsgeschäft resultiert aus der Beziehung zu Vertragshändlern und Generalvertretern, sonstigen Firmenkunden sowie Privatkunden. Im Rahmen des Exportgeschäfts werden bei Generalvertretungen, die – als Ergebnis der Bonitätsanalysen – über keine ausreichende Bonität verfügen, im Regelfall Kreditsicherheiten, beispielsweise erstklassige Bankgarantien, angefordert. Das Kreditrisiko gegenüber Endkunden aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft steuert Mercedes-Benz Mobility auf Basis eines einheitlichen Risikomanagementprozesses. In diesem Prozess werden Mindestanforderungen an das Kredit- und Leasinggeschäft definiert und Standards für die Kreditprozesse sowie zur Identifizierung, Messung und Steuerung von Risiken gesetzt. Wesentliche Elemente für die Steuerung der Kreditrisiken sind eine sachgerechte Kreditbeurteilung, die durch statistische Risikoklassifizierungsverfahren unterstützt wird, sowie eine strukturierte Portfolioanalyse und -überwachung.

Das **Management von Länderrisiken** beinhaltet mehrere Risikoaspekte: das Risiko aus Investments in Tochterunternehmen und Joint Ventures, das Risiko aus grenzüberschreitenden Finanzierungen von Konzerngesellschaften in Risikoländern sowie das Risiko aus dem direkten Verkauf an Kunden in diesen Ländern. Der Konzern verfügt über ein internes Ratingsystem, bei dem Länder, in denen die Mercedes-Benz Group operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Risiken aus grenzüberschreitenden Forderungen werden teilweise durch Akkreditive und Bankgarantien zugunsten der Mercedes-Benz Group AG und anderer Konzerngesellschaften abgesichert. Ferner wird im Rahmen eines internen Komitees die Höhe von Hartwährungsportfolios bei Mercedes-Benz Mobility Gesellschaften in Risikoländern festgelegt und begrenzt.

Weitergehende Informationen zum Management der Marktpreis-, Kreditausfall- und Liquiditätsrisiken enthält Anmerkung 33 des Konzernanhangs im Kapitel »Konzernabschluss«.

Verkürzte Konzern-Kapitalflussrechnung

	Mercedes-Benz Group		Industriegeschäft		Mercedes-Benz Mobility	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	17.679	23.182	14.094	18.034	3.585	5.148
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte zum Jahresanfang	-	62	-	-	-	62
Ergebnis vor Ertragsteuern	20.084	20.304	18.792	17.880	1.292	2.424
Abschreibungen/Wertminderungen	6.663	6.521	6.549	6.397	114	124
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-2.461	-2.286	-2.944	-2.546	483	260
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-2.733	-4.111	-2.590	-4.103	-143	-8
Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.310	1.029	1.146	921	164	108
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-5.812	-5.327	222	2	-6.034	-5.329
Vermietete Fahrzeuge	-640	3.810	-502	-995	-138	4.805
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	1.624	358	1.179	-125	445	483
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	2.056	1.605	2.056	1.605	-	-
Gezahlte Ertragsteuern	-5.621	-5.009	-4.807	-4.137	-814	-872
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	14.470	16.894	19.101	14.899	-4.631	1.995
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-8.213	-6.899	-8.114	-6.838	-99	-61
Erwerb und Verkauf von Anteilsbesitz und sonstiger Geschäftsaktivitäten	278	2.488	507	316	-229	2.172
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	307	462	229	490	78	-28
Sonstige Ein- und Auszahlungen	313	496	349	478	-36	18
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-7.315	-3.453	-7.029	-5.554	-286	2.101
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-697	-13.344	2.320	-9.110	-3.017	-4.234
Dividendenzahlungen	-5.880	-5.669	-5.758	-5.550	-122	-119
Erwerb eigener Aktien	-1.941	-48	-1.941	-48	-	-
Sonstige Ein- und Auszahlungen	127	29	65	29	62	-
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	-7.340	1.305	7.340	-1.305
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-8.391	-19.032	-12.654	-13.374	4.263	-5.658
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-471	88	-395	89	-76	-1
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	15.972	17.679	13.117	14.094	2.855	3.585
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte zum Jahresende	10	-	10	-	-	-

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts stellt für die Mercedes-Benz Group einen bedeutsamsten Leistungsindikator dar. Die Ableitung des Free Cash Flows des Industriegeschäfts erfolgt auf Grundlage der Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit. Die nachfolgende Tabelle zeigt ferner die Überleitung zum bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2023	2022	23/22
in Millionen €			Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	19.101	14.899	+4.202
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-7.029	-5.554	-1.475
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-229	-490	+261
Nutzungsrechte	-328	-696	+368
Übrige Anpassungen	-199	-31	-168
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	11.316	8.128	+3.188
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	447	878	-431
Restrukturierungsmaßnahmen	101	374	-273
M&A-Transaktionen	-144	-86	-58
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	11.720	9.294	+2.426

Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flows des Industriegeschäfts 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 Tochterunternehmen ohne Beherrschungsverlust im Free Cash Flow des Industriegeschäfts berücksichtigt.

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts belief sich im Jahr 2023 auf 11,3 Mrd.€ und lag damit über dem Niveau des Vorjahreswerts von 8,1 Mrd.€.

Der Anstieg des Free Cash Flows im Industriegeschäft um 3,2 Mrd.€ auf 11,3 Mrd.€ gegenüber dem Vorjahr ist geprägt durch eine Verbesserung des Ergebnisses vor Ertragsteuern im Industriegeschäft. Aus der Entwicklung des Working Capitals resultierte im Berichtszeitraum ein positiver Effekt, im Wesentlichen bedingt durch einen geringeren Vorratsaufbau sowie einen Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen im Vergleich zum Vorjahr. Gegenläufig wirkte ein

geringerer Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Im Vorjahreszeitraum war der Free Cash Flow durch höhere Zahlungen infolge der im Jahr 2020 mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge sowie durch höhere Zahlungen im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen belastet. Ein weiterer positiver Effekt resultierte aus einem gegenüber dem Vorjahr geringeren Anstieg der vermieteten Fahrzeuge. Zusätzlich wurden im Berichtszeitraum höhere Dividenden aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen, insbesondere der Daimler Truck Holding AG und Beijing Benz Automotive Co., Ltd., vereinnahmt. Aus dem Erwerb und Verkauf von Anteilsbesitz und sonstiger Geschäftsaktivitäten wirkten im Berichtszeitraum in Summe leicht höhere Zahlungsmittelzuflüsse als im Vorjahr.

Die gezahlten Ertragsteuern stiegen im Vergleich zum Vorjahr an, im Wesentlichen aufgrund der Verbesserung des Ergebnisses vor Steuern im Industriegeschäft. Die Ertragsteuerzahlungen beinhalten neben Zahlungen an die Finanzbehörden auch konzerninterne Zahlungen und Erstattungen aufgrund vertraglicher Regelungen innerhalb der steuerlichen Organschaften. Des Weiteren beeinflussten höhere Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen den Free Cash Flow des Industriegeschäfts negativ.

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 Diesel-fahrzeuge stehen. Die Bereinigungen aus Restrukturierungsmaßnahmen beinhalten im Berichtszeitraum Zahlungen für die Personalkostenoptimierungsprogramme. Die Bereinigungen aus M&A-Transaktionen umfassen den Zahlungsmittelzufluss aus der Kaufpreiszahlung für die Veräußerung von Anteilen an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. (2022: Zahlungsmittelzufluss aus der Restrukturierung der Vertriebsaktivitäten in Kanada, gegenläufig Zahlungsmittelabfluss aus der Investition in die Automotive Cells Company SE). Insgesamt belief sich der bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts auf 11,7 (2022: 9,3) Mrd. €.

Free Cash Flow der Mercedes-Benz Group

Im Jahr 2023 führte der **Free Cash Flow der Mercedes-Benz Group** zu einem Mittelzufluss von 6,7 (2022: 12,8) Mrd. €. Der Rückgang des Free Cash Flows der Mercedes-Benz Group ist insbesondere durch das gegenüber dem Vorjahr gestiegene Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Mercedes-Benz Mobility verursacht. Gegenläufig wirkt ein im Vergleich zum Vorjahr höherer Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Im Jahr 2022 wurde dem **Cash Flow der Investitionstätigkeit von Mercedes-Benz Mobility** ein Zahlungsmittelzufluss in Höhe von 1,3 Mrd. € wirtschaftlich zugeordnet, der erhaltene Zahlungen aus der Veräußerung von Intercompany-Darlehen betraf, die im Zusammenhang mit dem Verkauf von Einheiten des Truck-Finanzierungsgeschäfts stehen und aus rechtlicher Sicht nicht bei Mercedes-Benz Mobility angefallen sind. Gegenläufig wurde im Cash Flow der Finanzierungstätigkeit von Mercedes-Benz Mobility eine Tilgung der Finanzierungsverbindlichkeiten in gleicher Höhe ausgewiesen. Im Jahr 2023 ergaben sich keine Umgliederungen zwischen den Cash Flows der Investitionstätigkeit des Industriegeschäfts und Mercedes-Benz Mobility.

Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit der Mercedes-Benz Group

Aus dem Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit (vgl. verkürzte Kapitalflussrechnung) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 8,4 (2022: 19,0) Mrd. €. Der geringere Mittelabfluss im Vergleich zur Vorjahresperiode ist im Wesentlichen auf die im Vorjahr deutlich niedrigere Nettofinanzierung zurückzuführen. Gegenläufig wirkten im Berichtszeitraum die Auszahlungen von 1,9 Mrd. € im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms. Seit dem 31. Dezember 2022 verringerten sich die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 1,7 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen umfasst, verringerte sich um 1,9 Mrd. € auf 22,8 Mrd. €.

CFBIT und Cash Conversion Rate der automobilen Segmente

Der **CFBIT der automobilen Segmente** leitet sich aus dem EBIT und der Veränderung der Net Assets ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte. In der Zeile »Übrige« wirken im Wesentlichen die Dividenden der at-equity bilanzierten Finanzinvestitionen, die Auszahlungen für die Begleichung von in Vorjahren ergebniswirksam aufgebauten Verbindlichkeiten und Rückstellungen, aber auch insbesondere im Jahr 2022 die Eliminierung der im EBIT enthaltenen nicht zahlungswirksamen Erträge im Zusammenhang mit der Veräußerung von Anteilen an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überleitung des EBIT für Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zum CFBIT des jeweiligen Segments. Darüber hinaus werden die Überleitung vom CFBIT zum **bereinigten CFBIT** sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** dargestellt.

Mercedes-Benz Cars erzielte eine bereinigte Cash Conversion Rate von 0,9 (2022: 0,7) und Mercedes-Benz Vans eine bereinigte Cash Conversion Rate von 1,0 (2022: 1,1).

Überleitung vom EBIT zum bereinigten CFBIT

	Mercedes-Benz Cars		Mercedes-Benz Vans	
	2023	2022	2023	2022
in Millionen €				
EBIT	14.224	16.340	3.138	1.897
Veränderung im Working Capital	-1.095	-2.936	-340	-167
Nettofinanzinvestitionen	514	208	-29	54
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-7.453	-6.715	-725	-364
Abschreibungen/Wertminderungen	6.125	5.943	420	452
Übrige	21	-2.122	353	-141
CFBIT	12.336	10.718	2.817	1.731
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	251	549	198	335
Restrukturierungsmaßnahmen	92	321	3	17
M&A-Transaktionen	-144	-175	-	-43
Bereinigter CFBIT	12.535	11.413	3.018	2.040
Bereinigtes EBIT	14.252	16.245	3.063	1.927
Bereinigte Cash Conversion Rate¹	0,9	0,7	1,0	1,1

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

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 der automobilen Segmente zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst die Summe der erhaltenen und gezahlten Ertragsteuern und Zinsen des Industriegeschäfts. Die übrigen Überleitungsposten beinhalten insbesondere Eliminierungen zwischen den Segmenten sowie Sachverhalte, die dem Industriegeschäft zuzuordnen sind, aber nicht von den automobilen Segmenten verantwortet werden. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus der im Berichtszeitraum in den übrigen Überleitungsposten enthaltenen Dividende der Daimler Truck Holding AG.

Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	2023	2022
in Millionen €		
CFBIT Mercedes-Benz Cars	12.336	10.718
CFBIT Mercedes-Benz Vans	2.817	1.731
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-4.807	-4.137
Gezahlte/erhaltene Zinsen	324	-255
Übrige Überleitungsposten	646	71
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	11.316	8.128

Nettoliiquidität und Nettoverschuldung

Wie aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich, errechnet sich die **Nettoliiquidität des Industriegeschäfts** als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen abzüglich des Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

Nettoliiquidität des Industriegeschäfts

	31. Dezember		
	2023	2022	23/22
in Millionen €	Veränderung		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	13.117	14.094	-977
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	5.948	6.083	-135
Liquidität	19.065	20.177	-1.112
Finanzierungsverbindlichkeiten	13.489	7.549	+5.940
Verbindlichkeiten aus der Refinanzierung interner Händler	-169	-42	-127
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-726	-1.047	+321
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	12.594	6.460	+6.134
Nettoliiquidität	31.659	26.637	+5.022

Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Verschuldung des Industriegeschäfts über eine Eliminierung in den Finanzierungsverbindlichkeiten berücksichtigt.

Seit dem 31. Dezember 2022 erhöhte sich die Nettoliiquidität des Industriegeschäfts um 5,0 Mrd. € auf 31,7 Mrd. €. Der Anstieg ist insbesondere auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts zurückzuführen, der durch die Zahlung der Dividende an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG teilweise kompensiert wurde.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende **Nettoverschuldung** verringerte sich gegenüber dem 31. Dezember 2022 um 1,5 Mrd. € auf 86,6 Mrd. €. Die Ableitung der Nettoverschuldung ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Nettoverschuldung der Mercedes-Benz Group

	31. Dezember		
	2023	2022	23/22
in Millionen €	Veränderung		
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.972	17.679	-1.707
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.858	7.060	-202
Liquidität	22.830	24.739	-1.909
Finanzierungsverbindlichkeiten	-108.724	-111.837	+3.113
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	-720	-1.048	+328
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-109.444	-112.885	+3.441
Nettoverschuldung	-86.614	-88.146	+1.532

Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2023 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 2,6 (2022: 4,1) Mrd. €. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf die Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland und den Abgang der Eventualverbindlichkeiten mit Vollzug der Transaktion zurückzuführen.

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern zudem **sonstige finanzielle Verpflichtungen** eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Diese betreffen vertragliche Verpflichtungen zum Erwerb immaterieller Vermögenswerte, von Sachanlagen und vermieteter Gegenstände sowie unwiderrufliche Kreditzusagen.

Detaillierte Informationen zu Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen können der Anmerkung 31 des Konzernanhangs im Kapitel »Konzernabschluss« entnommen werden.

Refinanzierung

Die von der Mercedes-Benz Group im Jahr 2023 durchgeführten Finanzierungen dienten vor allem der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Die Mercedes-Benz Group nutzte dafür ein breites Spektrum unterschiedlicher Finanzierungsinstrumente in verschiedenen Währungen und Märkten. Diese beinhalten Bankkredite, kurzfristige Schuldverschreibungen im Geldmarkt (Commercial Paper), Anleihen, Schuldscheindarlehen sowie die Verbriefung von Forderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset Backed Securities).

Für längerfristige Mittelaufnahmen am Kapitalmarkt existieren verschiedene Emissionsprogramme. Dazu zählt beispielsweise das 70 Mrd. € umfassende »Euro Medium Term Note (EMTN)«-Programm, unter dem die Mercedes-Benz Group AG und mehrere Tochterunternehmen **Anleihen** in verschiedenen Währungen emittieren können. Daneben bestehen weitere, im Vergleich zum EMTN-Programm jedoch deutlich kleinere, lokale Kapitalmarktprogramme. Derartige Programme ermöglichen eine flexible, wiederholte Inanspruchnahme der Kapitalmärkte.

Die Situation an den Anleihemärkten wurde im Berichtsjahr maßgeblich durch Themen wie Inflation und Zinsvolatilität sowie Zentralbankentscheidungen beeinflusst.

Im Berichtszeitraum deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf unter anderem durch die Emission von Anleihen. Wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich, sind darunter jeweils sogenannte Benchmark-Emissionen (Anleihen mit hohem Nominalvolumen) durch die Mercedes-Benz Finance North America LLC im US-Dollar-Raum und die Mercedes-Benz International Finance B.V. im Euroraum.

Benchmark-Emissionen

Emittenten	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Mercedes-Benz Finance North America LLC			
	1.000 Mio. USD	03.2023	03.2025
	1.000 Mio. USD	03.2023	03.2026
	1.000 Mio. USD	03.2023	03.2028
	1.100 Mio. USD	08.2023	08.2025
	750 Mio. USD	08.2023	08.2026
	900 Mio. USD	08.2023	08.2028
	750 Mio. USD	08.2023	08.2033
Mercedes-Benz International Finance B.V.			
	1.000 Mio. EUR	05.2023	05.2026
	1.000 Mio. EUR	05.2023	05.2031

Im Jahr 2023 führte der Konzern zudem **Commercial-Paper-Emissionen** durch.

Zudem konnten im Berichtszeitraum in Deutschland **Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen** in Höhe von 1,4 Mrd. € erfolgreich durchgeführt werden. In China wurden ABS-Transaktionen mit einem Gesamtvolumen von 17,4 Mrd. CNY abgeschlossen. Weiterhin hervorzuheben ist die Verlängerung der forderungsbesicherten Kreditlinie mit einem Volumen von 4,0 Mrd. USD sowie weitere ABS-Emissionen von insgesamt 3,5 Mrd. USD in den USA.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren auch im Jahr 2023 **Bankkredite**. Diese Kredite wurden sowohl von global agierenden als auch von national operierenden Banken bereitgestellt.

Eine Inanspruchnahme der seit Juli 2018 bestehenden syndizierten **Kreditlinie** über 11 Mrd. € ist zum Stichtag nicht erfolgt.

Die Buchwerte der wesentlichen **Refinanzierungsinstrumente** sowie die volumengewichteten Durchschnittszinssätze sind in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Diese Buchwerte entfallen zum 31. Dezember 2023 überwiegend auf die folgenden Währungen: 42 % auf Euro, 28 % auf US-Dollar und 13 % auf Chinesische Renminbi.

Zum 31. Dezember 2023 betrugen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 108,6 (2022: 111,8) Mrd. €.

Refinanzierungsinstrumente

	Durchschnittszinssätze		Buchwerte	
	31. Dez. 2023	31. Dez. 2022	31. Dez. 2023	31. Dez. 2022
		in %		in Millionen €
Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	3,46	2,53	71.185	70.984
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4,57	3,03	25.317	24.738
Einlagen aus Direktbankgeschäft	2,19	0,91	5.759	10.538

Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der wesentlichen Posten der Finanzierungsverbindlichkeiten können den Anmerkungen 24 und 33 des Konzernanhangs im Kapitel »Konzernabschluss« entnommen werden. Anmerkung 33 des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.

Rating

Die Mercedes-Benz Group AG verfügte zum Jahresende 2023 bei allen fünf Ratingagenturen über ein langfristiges Kreditrating im A-Bereich. Im Jahresverlauf hoben alle fünf Agenturen das Langfrustrating des Konzerns um jeweils eine Bewertungsstufe an. Vier von ihnen verbesserten gleichzeitig das Kurzfrustrating um eine Stufe.

	Ende 2023	Ende 2022
Langfristiges Rating		
S&P	A	A-
Moody's	A2	A3
Fitch	A	A-
Scope	A+	A
DBRS	A	A (low)
Kurzfristiges Rating		
S&P	A-1	A-2
Moody's	P-1	P-2
Fitch	F1+	F1
Scope	S-1+	S-1
DBRS	R-1 (low)	R-1 (low)

Am 24. Februar 2023 stuft **Moody's Investors Service** (Moody's) das Langfrustrating der Mercedes-Benz Group AG von A3 auf A2 mit stabilem Ausblick hoch. Gleichzeitig hob Moody's das Kurzfrustrating von P-2 auf P-1 an. Mit dieser Hochstufung würdigte Moody's die verbesserten Renditen der Mercedes-Benz Group in den letzten zwei Jahren, die Strategie des Unternehmens, sich auf renditenstärkere Premium- und Luxusfahrzeuge zu konzentrieren und gleichzeitig sein Produktportfolio auf vollelektrische Fahrzeuge umzustellen, sowie die reduzierte finanzielle Verschuldung.

S&P Global Ratings (S&P) erhöhte das langfristige Unternehmensrating der Mercedes-Benz Group AG am 5. Mai 2023 von A- auf A mit stabilem Ausblick. Auch das Kurzfrustrating wurde von A-2 auf A-1 angehoben. S&P hält die Cash Flow-Generierung der Mercedes-Benz Group für die beste ihrer Klasse unter den traditionellen Automobilherstellern. S&P geht ferner davon aus, dass der Konzern die Preisgestaltung, den Modellmix, die Kosten und die Investitionen auch bei schwächeren Branchenbedingungen weiterhin erfolgreich managen wird. Nach Abschluss der Ratingüberprüfung gemäß den neuen Kriterien für Emittenten mit firmeneigenen Finanzdienstleistungsgeschäften bestätigte S&P am 23. November 2023 die lang- und kurzfristigen Emittenten-Ratings für die Mercedes-Benz Group.

Am 27. Juli 2023 hob **Fitch Ratings** (Fitch) das langfristige Emittentenrating von A- auf A mit stabilem Ausblick für die Mercedes-Benz Group AG an. Gleichzeitig wurde

auch das Kurzfrustrating von F1 auf F1+ hochgestuft. Fitch begründete diesen Schritt mit der strukturellen Verbesserung des Finanzprofils der Mercedes-Benz Group, die durch deutlich höhere Umsatzrenditen verglichen mit dem Fitch-»A«-Rating-Median unterstrichen und durch eine Free Cash Flow-Generierung über historischen Durchschnittswerten gestützt wird.

Am 16. November 2023 stuft die kanadische Agentur **DBRS Morningstar** (DBRS) das Langfrustrating der Mercedes-Benz Group AG und ihrer in das Rating einbezogenen Tochterunternehmen von A (low) auf A mit stabilem Ausblick hoch. Zugleich wurde das korrespondierende Kurzfrustrating mit R-1 (low) bestätigt. DBRS begründete diese Einschätzung mit der anhaltend soliden Ertragsentwicklung des Unternehmens, ungeachtet verschiedener bedeutender Gegenwinde, darunter Zins- und Inflationsdruck, geopolitische Unsicherheit und anhaltende Lieferengpässe.

Am 23. Dezember 2023 hob die europäische Ratingagentur **Scope Ratings** (Scope) das langfristige Emittentenrating der Mercedes-Benz Group AG und ihrer in das Rating einbezogenen Finanzierungsgesellschaften von A auf A+ mit stabilem Ausblick an und erhöhte gleichzeitig das Kurzfrustrating von S-1 auf S-1+. Scope begründete diese Aufwertung mit dem verbesserten Geschäftsrisikoprofil des Konzerns, das auf eine strukturell höhere operative Profitabilität durch die strategische Verlagerung in den Luxusbereich sowie die kontinuierliche Straffung der Fixkostenbasis zurückzuführen ist.

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** des Konzerns lag mit 263,0 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres (2022: 260,0 Mrd. €); die Wechselkurseffekte betrugen -4,7 Mrd. €.

Verkürzte Konzern-Bilanz

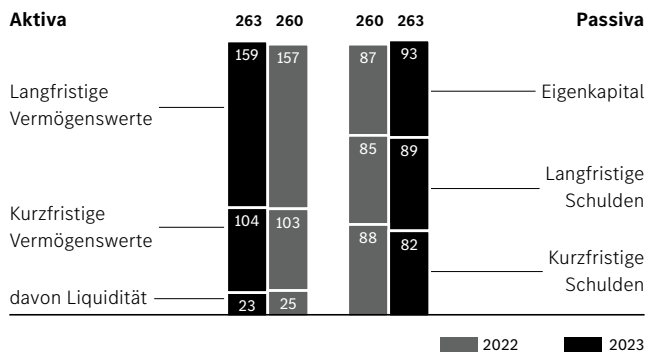
	Mercedes-Benz Group		Industriegeschäft		Mercedes-Benz Mobility	
	31. Dezember		31. Dezember		31. Dezember	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	17.593	15.869	17.022	15.275	571	594
Sachanlagen	26.090	27.250	25.797	26.942	293	308
Vermietete Gegenstände	41.712	41.552	14.445	14.038	27.267	27.514
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	88.211	85.549	-81	-66	88.292	85.615
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	13.104	13.530	12.896	13.259	208	271
Vorräte	27.294	25.621	26.126	24.906	1.168	715
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.281	8.100	6.585	7.328	696	772
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.962	17.679	13.107	14.094	2.855	3.585
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.858	7.060	5.948	6.083	910	977
davon kurzfristig	6.159	6.237	5.879	5.970	280	267
davon langfristig	699	823	69	113	630	710
Übrige finanzielle Vermögenswerte	7.939	7.931	-5.680	-5.140	13.619	13.071
Sonstige Vermögenswerte	10.183	9.874	1.005	772	9.178	9.102
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	795	-	795	-	-	-
Summe Aktiva	263.022	260.015	117.965	117.491	145.057	142.524

	Mercedes-Benz Group		Industriegeschäft		Mercedes-Benz Mobility	
	31. Dezember		31. Dezember		31. Dezember	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Millionen €						
Passiva						
Eigenkapital	92.816	86.540	79.802	72.964	13.014	13.576
Rückstellungen	16.390	17.044	15.565	16.211	825	833
Finanzierungsverbindlichkeiten	108.638	111.837	-13.575	-7.549	122.213	119.386
davon kurzfristig	44.914	49.786	-23.343	-20.668	68.257	70.454
davon langfristig	63.724	62.051	9.768	13.119	53.956	48.932
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.828	12.204	11.625	11.101	1.203	1.103
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.118	7.928	4.146	5.128	2.972	2.800
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	10.391	10.554	10.084	10.234	307	320
Sonstige Schulden	14.617	13.908	10.094	9.402	4.523	4.506
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	224	-	224	-	-	-
Summe Passiva	263.022	260.015	117.965	117.491	145.057	142.524

Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 40 % auf dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 31 % unter dem Niveau des Vorjahres von 34 %.

Bilanzstruktur Mercedes-Benz Group

in Milliarden €



Vor Eliminierungen zwischen den Segmenten entfallen 145,1 (2022: 142,5) Mrd. € der Bilanzsumme auf Mercedes-Benz Mobility. Im Berichtsjahr wurden Eliminierungen konzerninterner Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Mercedes-Benz Mobility in Bezug auf die Bilanz dem Industriegeschäft zugeordnet. Die ausgewiesene Größe des Industriegeschäfts wird dadurch ermittelt, dass grundsätzlich die unkonsolidierte Bilanzsumme von Mercedes-Benz Mobility von der konsolidierten Bilanzsumme des Konzerns subtrahiert wird. Somit sind konzerninterne Sachverhalte im Verhältnis zwischen dem Industriegeschäft und Mercedes-Benz Mobility grundsätzlich Mercedes-Benz Mobility zugeordnet und in deren Bilanz enthalten. Durch diese Darstellungsweise wird die Bilanzsumme des Industriegeschäfts gemindert. Gleichsam ergibt sich daraus, dass der Anteil der Bilanzsumme von Mercedes-Benz Mobility an der Konzernbilanz höher ausgewiesen wird, als dies bei einer konsolidierten Darstellung von Mercedes-Benz Mobility der Fall wäre.

Aktiva

Die **immateriellen Vermögenswerte** von 17,6 (2022: 15,9) Mrd. € beinhalten insbesondere 15,1 (2022: 13,5) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten. Von den Entwicklungskosten entfiel ein Anteil von 14,0 (2022: 12,6) Mrd. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars und 1,1 (2022: 0,8) Mrd. € auf das Segment Mercedes-Benz Vans. Die im Berichtsjahr aktivierten Entwicklungskosten lagen bei 3,8 (2022: 2,9) Mrd. € und entsprechen einem Anteil von 38 (2022: 34) % an den gesamten Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns. Der Anstieg der aktivierten Entwicklungskosten ist im Wesentlichen auf Entwicklungsleistungen für die auf die Elektromobilität ausgerichteten neuen Plattform-Generationen zurückzuführen.

Die **Sachanlagen** verringerten sich auf 26,1 (2022: 27,3) Mrd. €. Neben negativen Wechselkurseffekten reduzierten die im Jahr 2023 erfolgte Entkonsolidierung der russischen Gesellschaften sowie die im Zusammenhang mit der geplanten Veräußerung von Vertriebsgesellschaften im europäischen Ausland erfolgte Umgliederung des Sachanlagevermögens in zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte den Bilanzwert.

Die **vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** erhöhten sich infolge des Anstiegs der Absatzfinanzierung im Wesentlichen in Nordamerika insgesamt auf 129,9 (2022: 127,1) Mrd. €; währungsbereinigt war ein Anstieg von 5,8 Mrd. € zu verzeichnen. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 49% auf dem Vorjahresniveau.

Die **at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** reduzierten sich auf 13,1 (2022: 13,5) Mrd. €. Die at-equity bewerteten Finanzinvestitionen umfassen insbesondere die Buchwerte unserer Beteiligungen an der Daimler Truck Holding AG und Beijing Benz Automotive Co., Ltd.

Die **Vorräte** erhöhten sich von 25,6 Mrd. € auf 27,3 Mrd. €. Der Anteil an der Bilanzsumme liegt in der Folge mit 10% auf dem Vorjahresniveau. Der Anstieg betrifft insbesondere die Fertigerzeugnisse, Ersatzteile und Waren mit 2,2 Mrd. € infolge der Einführung des Direktvertriebsmodells in weiteren Märkten und modelljahrbedingter Produktionshochläufe. Des weiteren sind in den fertigen Erzeugnissen im Durchschnitt höherwertige Fahrzeuge im Bestand.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** liegen mit 7,3 Mrd. € unter dem Vorjahreswert von 8,1 Mrd. €.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** reduzierten sich gegenüber dem 31. Dezember 2022 um 1,7 Mrd. € auf 16,0 Mrd. €.

Der Bestand an **verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen** ging gegenüber dem 31. Dezember 2022 von 7,1 Mrd. € im Rahmen des Liquiditätsmanagements auf 6,9 Mrd. € zurück. 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 7,9 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Sie bestehen vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigen- und Fremdkapitalanteilen, Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Krediten und sonstigen Forderungen gegen Dritte.

Die **sonstigen Vermögenswerte** von 10,2 (2022: 9,9) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche.

Im Zusammenhang mit der geplanten Veräußerung von Vertriebsgesellschaften im europäischen Ausland wies der Konzern zum 31. Dezember 2023 zur **Veräußerung bestimmte Vermögenswerte** und zur **Veräußerung bestimmte Schulden** in Höhe von 0,8 Mrd. € bzw. 0,2 Mrd. € aus.

Passiva

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich insbesondere infolge der guten Ergebnisentwicklung gegenüber dem 31. Dezember 2022 von 86,5 Mrd. € auf 92,8 Mrd. €. Der Anstieg des Eigenkapitals resultierte darüber hinaus aus den ergebnisneutralen Gewinnen aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 0,5 Mrd. € nach Steuern. Gegenläufig wirkten die an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG ausgeschüttete Dividende von 5,6 Mrd. € und der im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms erfolgte Erwerb eigener Aktien von 2,3 Mrd. €. Das den Aktionären der Mercedes-Benz Group AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 91,8 (2022: 85,4) Mrd. €.

Während die Bilanzsumme auf dem Vorjahresniveau lag, stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 7%. Dementsprechend lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 35,3% über dem Niveau des Vorjahres von 31,1%; für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 67,6 (2022: 57,4)%. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Eigenkapitalquoten 2022 und 2023 um die tatsächliche beziehungsweise vorgeschlagene Dividendenzahlung bereinigt sind.

Die **Rückstellungen** liegen mit 16,4 Mrd. € unter dem Vorjahreswert von 17,0 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 6 % ebenfalls unter dem Niveau des Vorjahres von 7 %. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf geringere Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren zurückzuführen.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 108,6 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres von 111,8 Mrd. €. Der Rückgang ist auf die geringere Nettofinanzierung infolge der positiven Cash Flow-Situation zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfielen 51 % auf Anleihen, 23 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 14 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen sowie 5 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft. Der Rückgang der Einlagen aus dem Direktbankgeschäft steht im Zusammenhang mit der geplanten Einstellung des Einlagengeschäfts mit Privatkunden bis Ende 2024. Die am 31. Dezember 2023 vorhandenen Finanzierungsverbindlichkeiten dienen im Wesentlichen dem Refinanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2022 auf 12,8 (2022: 12,2) Mrd. €.

Die **übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 7,1 (2022: 7,9) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, aus Personalabrechnungen, aus derivativen Finanzinstrumenten, erhaltenen Kautionen sowie Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten. Der Rückgang der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten ist im Wesentlichen auf geringere Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten zurückzuführen, deren Buchwert aufgrund der Zins- und Wechselkursentwicklung zurückgeht.

Die **Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten** lagen mit 10,4 Mrd. € unter dem Vorjahreswert von 10,6 Mrd. €. Sie beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen und erweiterten Garantien sowie Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind.

Die **sonstigen Schulden** von 14,6 (2022: 13,9) Mrd. € beinhalten hauptsächlich latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten. Der Anstieg ist insbesondere auf gestiegene passive latente Steuern zurückzuführen.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz, der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang im Kapitel »Konzernabschluss« entnommen werden.

Net Assets

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Ableitung der Net Assets für die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans. Dabei handelt es sich um die operativen Vermögenswerte und Schulden, die von den automobilen Segmenten zu verantworten sind.

Ableitung der Net Assets der automobilen Segmente

	Mercedes-Benz Cars		Mercedes-Benz Vans	
	31. Dezember		31. Dezember	
	2023	2022	2023	2022
in Millionen €				
Immaterielle Vermögenswerte	15.537	13.988	1.476	1.276
Sachanlagen	23.894	25.010	1.907	1.936
Vorräte	23.226	22.419	3.011	2.558
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.504	6.083	1.080	1.244
Übrige Segmentvermögenswerte	25.274	24.408	3.012	3.022
Segmentvermögenswerte	93.435	91.908	10.486	10.036
davon zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	657	0	98	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.247	9.838	1.379	1.259
Übrige Segmentschulden	41.421	42.126	7.853	7.766
Segmentschulden	51.668	51.964	9.232	9.025
davon zur Veräußerung bestimmte Schulden	102	0	18	0
Net Assets	41.767	39.944	1.254	1.011

Mercedes-Benz Group AG

Kurzfassung nach HGB

Die Mercedes-Benz Group AG mit Sitz in Stuttgart ist das Mutterunternehmen der Mercedes-Benz Group. Ergänzend zur Berichterstattung über die Mercedes-Benz Group wird im Folgenden die Entwicklung der Mercedes-Benz Group AG im Jahr 2023 erläutert.

Die Mercedes-Benz Group AG fungiert, eng verbunden mit der Mercedes-Benz AG, als operative Geschäftseinheit, die über die Strategie des Konzerns entscheidet. Darüber hinaus beschließt sie im operativen Geschäft Sachverhalte von strategischer Bedeutung und stellt als Konzernobergesellschaft konzernweit die Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen sicher.

Der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG wird nach den Regeln des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) sowie ergänzend nach den Regelungen des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt. Der Konzernabschluss folgt den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind. Daraus resultieren Unterschiede bei den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden. Diese betreffen vor allem Rückstellungen, Finanzinstrumente, Leasinggeschäfte und latente Steuern.

Der von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Abschluss der Mercedes-Benz Group AG wird elektronisch an die das Unternehmensregister führende Stelle zur Einstellung in das Unternehmensregister übermittelt und ist über die Internetseite des Unternehmensregisters zugänglich und darüber hinaus auch auf der Homepage der Mercedes-Benz Group unter group.mercedes-benz.com/investoren/berichte-news/geschaeftsberichte/2023 verfügbar.

Die wirtschaftliche Lage der Mercedes-Benz Group AG hängt im Wesentlichen von der Entwicklung ihrer Tochterunternehmen ab. An den operativen Ergebnissen der Tochterunternehmen partizipiert die Mercedes-Benz Group AG über deren Ausschüttungen und Ergebnisabführungen. Damit entspricht die wirtschaftliche Lage der Mercedes-Benz Group AG im Grundsatz der der Mercedes-Benz Group, die im Kapitel »Gesamtaussage zum Geschäftsjahr« erläutert ist.

Für die Mercedes-Benz Group AG stellt das Jahresergebnis den bedeutsamsten Leistungsindikator dar.

Ertragslage

Der **Jahresüberschuss** liegt mit 12,1 Mrd. € deutlich über dem Vorjahresergebnis von 8,9 Mrd. € und entspricht damit den im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartungen. Im Ergebnis der Mercedes-Benz Group AG wirkte sich im Berichtsjahr vor allem ein höheres Finanzergebnis aus.

Die Mercedes-Benz Group AG erzielte **Umsatzerlöse** im Wesentlichen aus der Erbringung von Dienstleistungen für Konzernunternehmen von 1,4 (2022: 1,4) Mrd. €.

Die **Umsatzkosten** lagen bei 1,4 (2022: 1,4) Mrd. € und umfassen insbesondere Aufwendungen, die für die Erbringung von Dienstleistungen für Konzernunternehmen angefallen sind.

Die **Verwaltungskosten** beliefen sich auf 0,8 (2022: 0,8) Mrd. €.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag bei 0,02 (2022: 0,3) Mrd. €. Im Vorjahr waren Erträge aus der Veräußerung von rund 5 % der Anteile an der Daimler Truck Holding AG an die Mercedes-Benz AG mit anschließender Übertragung an den Mercedes-Benz Pension Trust e.V. enthalten.

Das **Finanzergebnis** erhöhte sich um 3,8 Mrd. € auf 15,6 Mrd. €. Der Anstieg des Finanzergebnisses gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf ein höheres Beteiligungsergebnis zurückzuführen. Ursächlich hierfür sind insbesondere höhere Ergebnisabführungen der Tochterunternehmen, geringere Abschreibungen auf Tochterunternehmen und Beteiligungen sowie höhere Erträge aus Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht. Daneben führt der Anstieg des Zinsniveaus zu dem höheren Finanzergebnis.

Der Aufwand aus **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** beträgt 2,8 (2022: 2,5) Mrd. €. Der Anstieg ist bei einem rückläufigen steuerpflichtigen operativen Ergebnis innerhalb des Organkreises hauptsächlich durch die letzte Nutzung von Verlustvorträgen im Jahr 2022 zu erklären.

Verkürzte Gewinn- und -Verlustrechnung der Mercedes-Benz Group AG

	2023	2022
in Millionen €		
Umsatzerlöse	1.415	1.422
Umsatzkosten	-1.400	-1.407
Allgemeine Verwaltungskosten	-779	-752
Sonstiges betriebliches Ergebnis	20	293
Operatives Ergebnis	-744	-444
Finanzergebnis	15.630	11.785
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.788	-2.464
Jahresüberschuss	12.098	8.877
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	-6.049	-3.314
Bilanzgewinn	6.049	5.563

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** liegt mit 80,4 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres (84,2 Mrd. €).

Das **Anlagevermögen** erhöhte sich im Jahresverlauf um 0,6 Mrd. € auf 40,6 Mrd. €. Ursächlich hierfür ist das um 0,6 Mrd. € gestiegene Finanzanlagevermögen.

Die **Forderungen, Wertpapiere und sonstigen Vermögensgegenstände** sanken im Vergleich zum 31. Dezember 2022 um 3,7 Mrd. € auf 32,9 Mrd. €. Ursächlich hierfür ist der Rückgang der Forderungen gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 2,7 Mrd. €, bedingt durch geringere konzerninterne Finanzforderungen. Des Weiteren reduzierten sich die sonstigen Vermögensgegenstände, insbesondere in Folge der Fälligkeit von Festgeldanlagen um 0,8 Mrd. €.

Das **Eigenkapital** nahm im Berichtsjahr um 4,6 Mrd. € auf 41,6 Mrd. € zu. Der Zuwachs resultiert aus dem Jahresüberschuss von 12,1 Mrd. €, aus dem 6,0 Mrd. € in Übereinstimmung mit § 58 Abs. 2 AktG den Gewinnrücklagen zugeführt wurden. Gegenläufig reduzierte sich das Eigenkapital durch die Dividendenzahlung von 5,6 Mrd. € an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG und durch das laufende Aktienrückkaufprogramm. Die Eigenkapitalquote lag zum Bilanzstichtag bei 51,8 (2022: 43,9)%. Zum 31. Dezember 2023 befinden sich eigene Aktien von 1,9 Mrd. € im Bestand der Mercedes-Benz Group AG. Die Angaben nach § 160 Abs. 1 Nr. 2 AktG sind im Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG entsprechend den gesetzlichen Vorgaben enthalten.

Die **Rückstellungen** sanken um 0,5 Mrd. € auf 2,6 Mrd. €. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen geringere Steuerrückstellungen und der Rückgang der Rückstellungen für drohende Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten.

Die **Verbindlichkeiten** sanken um 8,0 Mrd. € auf 36,2 Mrd. €. Die Veränderung ist überwiegend auf den Rückgang der Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen in Höhe von 7,2 Mrd. €, bedingt durch geringere konzerninterne Finanzverbindlichkeiten, zurückzuführen. Zusätzlich wurden Anleihen in Höhe von 0,5 Mrd. € getilgt.

Verkürzte Bilanz der Mercedes-Benz Group AG

	31.12.2023	31.12.2022
in Millionen €		
Aktiva		
Anlagevermögen	40.630	40.001
Forderungen, Wertpapiere und sonstige Vermögensgegenstände	32.945	36.617
Zahlungsmittel	6.592	7.450
Umlaufvermögen	39.537	44.067
Rechnungsabgrenzungsposten	217	188
Summe Aktiva	80.384	84.256
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
Rechnerischer Wert eigener Anteile	-83	-
Kapitalrücklage	11.480	11.480
Gewinnrücklagen	21.106	16.854
Bilanzgewinn	6.049	5.563
Eigenkapital	41.622	36.967
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	330	401
Übrige Rückstellungen	2.275	2.713
Rückstellungen	2.605	3.114
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	246	222
Übrige Verbindlichkeiten	35.904	43.940
Verbindlichkeiten	36.150	44.162
Rechnungsabgrenzungsposten	7	13
Summe Passiva	80.384	84.256

Finanzlage

In der **Kapitalflussrechnung** der Mercedes-Benz Group AG nach HGB gelten in Abweichung zum DRS 21 folgende Ausnahmen: Dividenden von Tochterunternehmen sowie konzerninterne Verrechnungen von Dienstleistungen aus Zentralfunktionen werden im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit dargestellt, auch wenn sie mittels Cash-Pooling verrechnet werden. Gleiches gilt für Kapitalerhöhungen und Kapitalrückzahlungen von Tochterunternehmen, die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen werden. Eine gegenläufige Erfassung aus dem Cash-Pooling findet im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit statt.

Die **Zahlungsmittel** sanken von 7,5 Mrd. € auf 6,6 Mrd. €. Der Rückgang der Zahlungsmittel um 0,9 Mrd. € ist durch folgende Entwicklungen beeinflusst:

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** wies im Berichtsjahr einen Mittelabfluss von 0,7 (2022: 1,9) Mrd. € auf. Der Mittelabfluss resultiert insbesondere aus Ertragsteuerzahlungen, die sich gegenüber dem Vorjahr um 0,9 Mrd. € erhöhten. Der im Vorjahresvergleich geringere Mittelabfluss lässt sich hauptsächlich auf die Fälligkeit von kurzfristigen Festgeldanlagen sowie höhere Ausschüttungen der Tochterunternehmen und Beteiligungen zurückführen.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich im Jahr 2023 ein Mittelabfluss von 0,1 (2022: Mittelzufluss von 1,6) Mrd. €. Die Veränderung resultiert einerseits aus geringeren Nettozuflüssen aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren (2023: 0,1 Mrd. €; 2022: 1,1 Mrd. €). Andererseits resultierten im Vorjahr höhere Mittelzuflüsse aus Kapitalrückzahlungen von Tochterunternehmen.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** wies im Berichtszeitraum einen Mittelabfluss von 0,1 (2022: 1,3) Mrd. € auf. Der rückläufige Mittelabfluss im Vergleich zum Vorjahr erklärt sich im Wesentlichen durch die geringere Tilgung externer Finanzierungsverbindlichkeiten. Gegenläufig hat sich aus der Finanzierung der Tochterunternehmen im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements im Vergleich zum Vorjahr ein geringerer Mittelzufluss ergeben. Daneben stiegen die Mittelabflüsse sowohl aus den im Berichtsjahr vorgenommenen Aktienrückkäufen als auch aus der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG.

Prognosebericht

Entscheidend für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Mercedes-Benz Group AG sind die wirtschaftliche Entwicklungen und der Erfolge ihrer operativen Tochterunternehmen, an deren Entwicklung sie über Ergebnisabführungsverträge beziehungsweise Ausschüttungen partizipiert.

Aufgrund der Verflechtungen der Mercedes-Benz Group AG mit den Konzerngesellschaften spiegeln daher die im Kapitel »Prognosebericht« getätigten Aussagen auch die Erwartungen der Muttergesellschaft wider.

Für das Jahr 2024 erwartet die Mercedes-Benz Group AG einen Jahresüberschuss deutlich über dem Niveau des Jahres 2023, im Wesentlichen bedingt durch ein deutlich besseres Finanzergebnis durch höhere Ergebnisabführungen wesentlicher Tochterunternehmen.

Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz Group AG hängt im Wesentlichen von der Entwicklung ihrer weltweiten Tochterunternehmen ab und unterliegt daher über die Ergebnisbeiträge der Tochterunternehmen und Beteiligungen im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie der Konzern.

An den Risiken der Tochterunternehmen und Beteiligungen partizipiert die Mercedes-Benz Group AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. Die Risiken und Chancen sind im »Risiko- und Chancenbericht« dargestellt.

Zusätzlich können Belastungen aus gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsverhältnissen (insbesondere Finanzierungen) mit Tochterunternehmen und Beteiligungen, aus Abschreibungen auf Finanzanlagen sowie aus Finanzforderungen gegen Tochterunternehmen und Beteiligungen resultieren.

Des Weiteren haftet die Mercedes-Benz Group AG gemäß §133 Abs. 1 und Abs. 3 UmwG gesamtschuldnerisch in Höhe von 4,7 Mrd. € für die Verbindlichkeiten, die im Jahr 2019 an die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG ausgegliedert wurden. Nach derzeitiger Einschätzung wird aufgrund der Bonitätseinstufung der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG ein tatsächlicher Mittelabfluss von der Mercedes-Benz Group AG als unwahrscheinlich eingestuft.

Nichtfinanzielle Erklärung

Wie in den Grundlagen des Konzerns beschrieben, umfasst der zusammengefasste Lagebericht die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz Group. Die Mercedes-Benz Group veröffentlicht die nichtfinanzielle Erklärung nach den Vorschriften der §§ 315b, 315c HGB i. V. m. §§ 289b - 289e HGB. Die nichtfinanzielle Erklärung enthält die wesentlichen Informationen zu den Aspekten Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte. Die Angaben in dieser Erklärung wurden, soweit nach der gesetzlichen Vorgabe sinnvoll, in Anlehnung an die GRI-Standards der Global Reporting Initiative dargestellt. Bei einzelnen Aspekten dienten interne Vorgaben und Definitionen als Maßstab. Soweit nicht weiter spezifiziert, beziehen sich alle Angaben zur Mercedes-Benz Group auf den Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses.

Die Mercedes-Benz Group integriert die nichtfinanzielle Erklärung in den Lagebericht des Geschäftsberichts. Sie prüft auf jährlicher Basis, ob und wie die Integration von finanziellen und nichtfinanziellen Kennzahlen weiterentwickelt wird. Für das Berichtsjahr wurde erneut entschieden, vertiefende Informationen zu »Nachhaltigkeit bei der Mercedes-Benz Group« wie im vergangenen Berichtsjahr in einem separaten Nachhaltigkeitsbericht zu veröffentlichen. Dieser ist im Internet verfügbar und kann über die Website abgerufen werden (weitere Informationen: group.mercedes-benz.com/verantwortung/nachhaltigkeit). Informationen zum Geschäftsmodell der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »Grundlagen des Konzerns« zu finden.

Nachhaltigkeit als Veränderungstreiber

Die Mercedes-Benz Group will nachhaltig Wert schaffen – wirtschaftlich, ökologisch und gesellschaftlich. So lautet einer der zentralen Leitsätze. Er gilt nicht nur für die eigenen Produkte und Produktionsstandorte; er umfasst auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette des Konzerns. Diesen Ansatz übersetzt die Mercedes-Benz Group in ihre nachhaltige Geschäftsstrategie und verankert damit ihre Nachhaltigkeitsthemen mitten im täglichen Geschäft. Ziel ist es, u. a. Erwartungen und Ansprüche der Stakeholder zu erfüllen: Kundinnen und Kunden, Investoren, Beschäftigte, Geschäftspartner, Nichtregierungsorganisationen (NGOs) sowie die Gesellschaft insgesamt.

Eines der wichtigsten Ziele der Mercedes-Benz Group ist die Dekarbonisierung. Der Konzern hat dieses Ziel fest in der nachhaltigen Geschäftsstrategie verankert. In der Strategie der Mercedes-Benz Group findet sich das Ziel in der »Ambition 2039« wieder: Bis 2039 soll die gesamte Mercedes-Benz Neufahrzeugflotte über alle

Wertschöpfungsstufen bilanziell CO₂-neutral¹ werden. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans schaffen die notwendigen Voraussetzungen, um vollelektrisch zu werden. Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen und die Wünsche der Kunden. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bereiten sich darauf vor, die unterschiedlichen Kundenwünsche erfüllen zu können, sei es ein vollelektrischer Antrieb oder ein Verbrennungsmotor - bei Bedarf bis in die 2030er-Jahre hinein.

Handlungsfelder und Grundlagen der Nachhaltigkeit

Die Mercedes-Benz Group handelt auf Grundlage der nachhaltigen Geschäftsstrategie, die der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG 2019 mit Zustimmung des Aufsichtsrats verabschiedet hat. Nachhaltigkeitsthemen sind integraler Bestandteil der Geschäftsstrategie.

Mit ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie berücksichtigt die Mercedes-Benz Group die für ihre Geschäftstätigkeit relevanten regulatorischen Anforderungen sowie anerkannte internationale Rahmenwerke, die Erwartungen externer und interner Stakeholder und globale Trends. Regelmäßig führt sie Wesentlichkeitsanalysen durch, um die strategischen Handlungsfelder zu identifizieren. Hierbei orientiert sich die Mercedes-Benz Group u. a. auch an den 17 Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen (UN) (Sustainable Development Goals – SDGs), insbesondere den SDGs 8 und 9 sowie

11 bis 13 und konzentriert sich dabei auf die Bereiche, in denen sie Mehrwert schaffen kann. Unter Einbindung relevanter Stakeholder-Gruppen diskutiert sie die wesentlichen Handlungsfelder. Im Berichtsjahr hat der Konzern folgende sechs Handlungsfelder bestätigt und die dazugehörigen strategischen Ambitionen, soweit erforderlich, präzisiert:

- **Klimaschutz und Luftreinhaltung:** Bis 2039 soll die Mercedes-Benz Neufahrzeugflotte entlang der gesamten Wertschöpfungskette bilanziell CO₂-neutral werden und bis 2025 keine Auswirkungen mehr auf die NO₂-Belastung in urbanen Räumen haben.
- **Ressourcenschonung:** Die Mercedes-Benz Group will den Ressourcenverbrauch vom Wachstum des Geschäftsvolumens entkoppeln.
- **Nachhaltigere urbane Mobilität:** Die Mercedes-Benz Group will einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt durch Mobilitäts- und Verkehrslösungen leisten.
- **Verkehrssicherheit:** Die Mercedes-Benz Group verfolgt die Vision vom unfallfreien Fahren und entwickelt automatisiertes Fahren unter Einbeziehung gesellschaftlicher und ethischer Aspekte.
- **Datenverantwortung:** Das Kundenvertrauen und der verantwortungsvolle Umgang mit Kundendaten

sind die Basis für nachhaltige digitale Produkte und Services.

- **Menschenrechte:** Die Mercedes-Benz Group übernimmt Verantwortung und setzt sich für die Wahrung der Menschenrechte entlang der eigenen automobilen Wertschöpfungskette ein.

Die Mercedes-Benz Group hat drei Grundlagen definiert, sog. Enabler, die für den Erfolg in den sechs Handlungsfeldern unabdingbar sind: Integrität, Beschäftigte, Partnerschaften.

Wesentlichkeitsanalyse

Um zu ermitteln, welche Nachhaltigkeitsthemen für die Mercedes-Benz Group und ihre Stakeholder besonders relevant sind, führte der Konzern 2021 eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse durch. Diese wurde im Sommer 2022 abgeschlossen und gilt nach einer Überprüfung der Handlungsfelder auch für das Jahr 2023.

Neben den sechs strategischen Handlungsfeldern wurden weitere potenziell relevante Nachhaltigkeitsthemen und -trends analysiert. Insgesamt wurden 17 Themen bewertet, die sich in weitere Unterthemen aufgliedern.

Die Analyse setzte sich aus mehreren Komponenten zusammen: Eine Desk-Analyse, eine internationale Online-Befragung sowie Interviews mit internen und

¹ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, keine CO₂-Emissionen zu verursachen bzw. entstehende CO₂-Emissionen durch zertifizierte Ausgleichsprojekte zu kompensieren.

externen Expertinnen und Experten, eine Bewertung der Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit der Mercedes-Benz Group auf Umwelt und Gesellschaft (Inside-out) sowie eine Analyse der externen Einflüsse auf die Unternehmenstätigkeit der Mercedes-Benz Group (Outside-in-Dimension). Außerdem wurden die aus der Analyse resultierenden Nachhaltigkeitsthemen im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie auf den Geschäftsverlauf überprüft. Auf dieser Grundlage wurden die Themen für die nichtfinanzielle Erklärung definiert. Deshalb sind nicht alle strategischen Handlungsfelder in dieser nichtfinanziellen Erklärung abgebildet.

Steuerung von Nachhaltigkeit

Die Arbeit in den strategischen Handlungsfeldern steuert die Mercedes-Benz Group – neben anderen Aufgaben – über einen internen Berichtsprozess mit detaillierten Scorecards. Klar geregelte Verantwortlichkeiten in den Führungs- und Organisationsstrukturen für jedes der Geschäftsfelder sollen diesen Prozess unterstützen.

Ende Juli 2023 beschloss der Aufsichtsrat, auf Vorstandsebene eine ressortübergreifende Steuerungs- und Koordinierungsfunktion für das konzernweite Nachhaltigkeitsmanagement zu verankern. Die dementsprechende Funktion des Sustainability Coordinators übernahm zum 1. August 2023 Renata Jungo Brüngger. Ihr

Vorstandsressort trägt nun den Namen Integrität, Governance & Nachhaltigkeit (vormals Integrität und Recht).

Das bisherige zentrale Managementgremium für Nachhaltigkeit, das Group Sustainability Board (GSB), wurde im Berichtsjahr durch das Group Sustainability Committee (GSC) ersetzt. Das neue Gremium tagt quartalsweise unter dem Vorsitz von Renata Jungo Brüngger als Sustainability Coordinator. Es setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern des Top-Managements zusammen und steuert ESG-Themen entlang von Zielen, KPIs und Verantwortlichkeiten ganzheitlich über Ressorts, Divisionen und Regionen hinweg. Die Mitglieder des GSC verantworten auch die Umsetzung der Nachhaltigkeitsthemen in ihren jeweiligen Ressorts.

Im Sustainability Coordination Meeting (SCM) tritt das GSC mit Vertreterinnen und Vertretern aus allen relevanten Ressorts und Fachbereichen in den Dialog. Das SCM tagt 14-tägig regelmäßig unter der Leitung des Sustainability Competence Office (SCO). Dieses wiederum berät und unterstützt die Fachbereiche dabei, die vom Vorstand oder GSC erhaltenen Aufgaben umzusetzen. Darüber hinaus überwacht das SCO die Fortschritte in den sechs Handlungsfeldern und den drei Enablern der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Die Ergebnisse der unterjährigen Arbeit werden in Form von detaillierten Scorecards mindestens zweimal jährlich an das GSC und den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG berichtet.

Als grundlegende Leitplanken für ihre Geschäftstätigkeit setzt die Mercedes-Benz Group zudem die zehn Prinzipien des Global Compact der UN ein. Als Gründungsmitglied ist sie dem UN Global Compact (UNGC) besonders verbunden.

Die internen Grundsätze und Richtlinien der Mercedes-Benz Group bauen auf diesem internationalen Referenzrahmen und weiteren internationalen Prinzipien auf. Hierzu zählen die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO), die Leitsätze für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) und die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte.

Die Vorstands- und Führungskräftevergütung wurde im Jahr 2023 angepasst. Damit sollte die Komplexität des Vergütungssystems reduziert, Transparenz geschaffen und eine ganzheitliche Incentivierung nachhaltigen Wirtschaftens im Konzern sichergestellt werden. Neben finanziellen Zielen enthält die variable Vergütung des Vorstands und der Führungskräfte der weiteren Führungsebenen eins bis drei und von Teilen der Ebene vier kurzfristige Transformationsziele zu CO₂-Emissionen, Sicherheitsinnovationen und zum ESG-Stakeholder-Management; 2023 umfasst sie außerdem erstmals langfristige Nachhaltigkeitsziele zum anteiligen Absatz von Plug-in-Hybriden (PHEV) und vollelektrischen Fahrzeugen (BEV)¹, zur Überprüfung hochriskanter Produktionsstoffe sowie zu Diversität und Inklusion. Des

¹ Weitere Informationen zum Absatz der Plug-in-Hybride und vollelektrischen Fahrzeuge im Kapitel Umweltbelange, Elektrifizierte Produktpalette

Weiteren beinhaltet die variable Vergütung unverändert nichtfinanzielle Ziele in Bezug auf die Kundinnen und Kunden, Beschäftigten sowie Integrität. (Weitere Informationen group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand)

Risiko- und Chancenmanagement

Ausführliche Informationen u. a. zum Risiko- und Chancenmanagementsystem und den damit verbundenen Prozessen finden sich im Kapitel »Risiko- und Chancenbericht« des Geschäftsberichts.

Nachhaltigkeitsbezogene Risiken und Chancen sind integraler Bestandteil des konzernweiten Risiko- und Chancenmanagementsystems. Bei der Identifikation dieser Risiken und Chancen orientiert sich die Mercedes-Benz Group an den durch die Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Themen und schließt somit die Handlungsfelder der nachhaltigen Geschäftsstrategie mit ein, die mit konkreten Zielen belegt sind. Unter Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen werden Bedingungen, Ereignisse oder Entwicklungen mit Bezug zu ESG-Themen verstanden, deren Eintreten sich tatsächlich oder potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage oder auf die Reputation der Mercedes-Benz Group auswirken kann oder deren Eintreten einen positiven oder negativen Einfluss auf die Wirtschaft, Umwelt oder Gesellschaft haben kann.

Unter ESG-Themen – bezogen auf den Bereich Umwelt – werden u. a. Auswirkungen durch klimatische Bedingungen und Veränderungen verstanden. Risiken

für den Transformationsprozess des Konzerns können aufgrund veränderter politischer Rahmenbedingungen, technologischer Entwicklung sowie sich verändernder Märkte entstehen. Arbeitsrechtliche Standards, Arbeits- und Produktsicherheit sowie Produkthaftung und die Einhaltung arbeitsrechtlicher Standards bei Lieferanten sind Beispiele für Sachverhalte im Bereich Soziales, die Risiken bergen können. Der Bereich Governance befasst sich beispielsweise mit Vorgaben aus dem Wettbewerbsrecht und Maßnahmen zur Korruptionsprävention, aus denen sich Risiken ergeben können.

ESG-bezogene Risiken und Chancen, die mit der eigenen Geschäftstätigkeit, den Geschäftsbeziehungen sowie den Produkten und Dienstleistungen der Mercedes-Benz Group verknüpft sind und sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte entsprechend den §§ 315c, 289c HGB haben können, liegen aus heutiger Sicht nicht vor. Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den Empfehlungen der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) sind Faktoren aus dem Bereich Umwelt und werden damit ebenfalls im Rahmen des Risikomanagementprozesses identifiziert und bewertet.

(Weitere Informationen group.mercedes-benz.com/investoren/aktie/esg/)

Nachhaltiges Investieren

Die Umsetzung der nachhaltigen Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group erfordert massive Investitionen. Deshalb verfolgt der Konzern u. a. das Ziel, dass seine

eigenen Wertpapiere am Kapitalmarkt noch stärker als nachhaltige Anlageobjekte wahrgenommen werden. Dafür pflegt die Mercedes-Benz Group einen kontinuierlichen Austausch mit Kapitalmarktakteuren sowohl aufseiten der Eigen- als auch der Fremdkapitalgeber. Hierzu nutzt sie diverse Plattformen. Im Berichtsjahr 2023 informierte die Mercedes-Benz Group Investoren sowie Analystinnen und Analysten beispielsweise auf ihrer zweiten digitalen ESG-Konferenz über die aktuellen Entwicklungen in ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie.

Der Bereich Investor Relations & Treasury der Mercedes-Benz Group AG arbeitet bei der ESG-Kommunikation eng mit den internen Nachhaltigkeitsbereichen zusammen und ist in die relevanten Gremien (z. B. GSC) eingebunden. Die Mercedes-Benz Group trägt damit der Entwicklung Rechnung, dass sich nachhaltiges Investieren zu einer zentralen Anlagestrategie entwickelt hat – v. a. für institutionelle Anleger. Sie stellen besonders hohe Anforderungen an die Transparenz der externen Berichterstattung nach ESG-Kriterien.

Um die Mercedes-Benz Group noch stärker als Konzern mit nachhaltigen Investitionen zu positionieren und ESG-basiertes Kapital für die Geschäftsentwicklung zu nutzen, aktualisierte der Konzern im Berichtsjahr sein 2020 erstelltes »Green Finance Framework«. Dieses Rahmenwerk ermöglicht es, Investitionen in Entwicklung, Produktion und Kundenfinanzierung vollelektrischer Fahrzeuge gezielt, etwa durch Anleihen oder Kredite, zu finanzieren. Auf dieser Grundlage begab die

Mercedes-Benz Group im Mai 2023 erneut Anleihen mit Laufzeiten von drei und acht Jahren.

Das Rahmenwerk orientiert sich an den Green Bond Principles, freiwilligen Prozessleitlinien der International Capital Market Association (ICMA), den Green Loan Principles, gemeinsamen freiwilligen Leitlinien der Loan Market Association (LMA) und der Asia Pacific Loan Market Association (APLMA). Das überarbeitete Rahmenwerk wurde vom Centre for International Climate and Environmental Research (CICERO) zertifiziert und erhielt die höchste Bewertung »Dark Green« sowie ein »Excellent« für seine Governance-Struktur.

Bei der Anlage des Pensionsvermögens agiert die Mercedes-Benz Group selbst als Investor. Hierfür spielen ESG-Kriterien ebenfalls eine zunehmend wichtige Rolle.

Für das deutsche Pensionsvermögen wurden die folgenden Ziele für die Berücksichtigung von ESG-Kriterien definiert: Schaffung von Transparenz im Umgang mit Nachhaltigkeitsaspekten, Nutzung von Chancen aus nachhaltigen Entwicklungen sowie die angemessene Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsrisiken. Für den überwiegenden Teil des deutschen Pensionsvermögens erfolgt die Kapitalanlage über Vermögensverwalter, denen der Konzern individuelle Mandate erteilt.

In Abstimmung mit den Investmentkomitees achtet die Mercedes-Benz Group im Rahmen ihres Nachhaltigkeitskonzepts verstärkt auf die Berücksichtigung und Transparenz von Nachhaltigkeitsaspekten im

Investmentprozess. Darüber hinaus werden mit nachhaltigen Investments verbundene Risiko- und Renditeaspekte berücksichtigt. Für liquide Assetklassen arbeitet die Mercedes-Benz Group ausschließlich mit Vermögensverwaltern zusammen, die die UN Principles for Responsible Investment (PRI) unterzeichnet haben. Anhand einer Negativliste sollen Investments in Unternehmen und Ländern ausgeschlossen werden, die die konzerneigenen Kernanforderungen nicht erfüllen. Über die Implementierung von ESG-Themeninvestments nutzt die Mercedes-Benz Group Chancen aus nachhaltigen Entwicklungen. Sie konzentriert sich außerdem darauf, Nachhaltigkeitsaspekte – u. a. über Benchmarks oder Nachhaltigkeitskennzahlen – sukzessive in ihre Mandate zu integrieren. Dazu stattete sie 2023 Teile ihrer Mandate mit externen Asset-Managern mit Nachhaltigkeitszielen aus und verankerte diese entsprechend in den Anlagerichtlinien. Damit konnte für die Assetklassen »Aktien« und »Unternehmensanleihen« des deutschen Pensionsvermögens – unter Berücksichtigung der vorhandenen Datenabdeckung – ein geringerer CO₂-Fußabdruck im Vergleich zum aggregierten Benchmark erreicht werden. Während sich die aggregierte Benchmark aus den an die Asset Manager vergebenen Indizes ermittelt, wird der CO₂-Fußabdruck anhand von extern eingekauften ESG-Daten bestimmt. Darüber hinaus baute die Mercedes-Benz Group eine interne Berichterstattung zu verschiedenen Nachhaltigkeitskennzahlen für das deutsche Pensionsvermögen auf.

Die im Rahmen des Nachhaltigkeitskonzepts umgesetzten Maßnahmen werden regelmäßig überprüft und an

aktuelle Entwicklungen angepasst. Die Mercedes-Benz Pensionsfonds AG berücksichtigt nachteilige Auswirkungen auf Nachhaltigkeitsfaktoren im Rahmen der Offenlegungsverordnung. Für die Kapitalanlage der ausländischen Pensionsvermögen gelten die länderspezifischen Anforderungen hinsichtlich der Berücksichtigung von ESG-Kriterien.

Steuerpflicht

Die Mercedes-Benz Group versteht sich als verantwortungsbewusster Konzern, der bestrebt ist, die weltweit geltenden steuergesetzlichen Pflichten zu erfüllen und öffentliche Fördermittel verantwortungsbewusst einzusetzen. Damit will der Konzern auch seiner sozialen und ethischen Verantwortung nachkommen.

Die Steuerstrategie des Konzerns verfolgt insbesondere folgende Prinzipien:

- Durch qualifizierte und erfahrene Experten und möglichst effiziente und verlässliche Prozesse, Systeme, Methoden und Kontrollen will die Mercedes-Benz Group sicherstellen, dass die steuerlichen Pflichten der Konzerngesellschaften erfüllt und Integritätsstandards eingehalten werden.
- Dem Grundsatz des »Good Corporate Tax Citizen« (als Unternehmen der Verantwortung als Steuerzahler nachkommen) entsprechend verfolgt die Mercedes-Benz Group eine legale, aktive und nicht aggressive Steuerplanung auf Basis betrieblicher Gründe (»Tax Follows Business«). Zudem ist die

Mercedes-Benz Group bestrebt, die Zusammenarbeit mit den Steuerbehörden noch kooperativer, transparenter und konstruktiver zu gestalten. Dabei wahrt sie ihre Rechtspositionen und vertritt ihre Interessen, wo sie es für sachgerecht und legitim hält.

Die vom Vorstand der Mercedes-Benz Group AG festgelegte Steuerstrategie des Konzerns legt den Rahmen des Handelns fest und wird durch organisatorische und inhaltliche Richtlinien, Vorgaben und Anweisungen konkretisiert und umgesetzt. Die Steuerstrategie wird regelmäßig auf entsprechende Anpassungen geprüft.

Die steuerlichen Richtlinien regeln die Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Pflichten der mit steuerlichen Aufgaben betrauten Personen des Konzerns. Zudem machen sie konkrete Umsetzungsvorgaben für die gesetzliche Erfüllung. Das Management wird über eine monatliche Berichterstattung, turnusmäßige Regelkommunikationen und anlassbezogen zu relevanten Steuerthemen informiert sowie in Compliance-Prozesse eingebunden:

- regelmäßiger Austausch zwischen CFO und Leiter Steuern
- turnusmäßige Information an den Aufsichtsrat über Risiken und Chancen sowie aktuelle regulatorische Themen

Gemäß der Verhaltensrichtlinie sind vorsätzliche Verstöße gegen steuerliche externe und/oder interne Vorgaben zu melden und zu verfolgen. Gleiches gilt für das

Unterlassen von Korrekturen fehlerhaft verarbeiteter Vorgänge im Sinn der intern gültigen Regelverstoßrichtlinie. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel »Integrität und Compliance«.

Mit dem Ziel, konzernweit für Tax Compliance zu sorgen, etablierte die Mercedes-Benz Group ein Tax-Compliance-Management-System (Tax CMS). Das Tax CMS ist ein abgegrenzter Teilbereich des konzerninternen, allgemeinen Compliance-Management-Systems. Bestandteil des Tax CMS ist ein aktives, konzernweit konsistentes steuerliches Risikomanagement. Es hat die Aufgabe, zu überwachen und zu kontrollieren, ob steuerliche Verpflichtungen eingehalten werden, und die Verantwortlichen hierbei zu unterstützen. Weiterhin dient es dazu, steuerliche Risiken im Konzern und damit ggf. verbundene persönliche Risiken der handelnden Beschäftigten zu identifizieren und zu reduzieren. Es umfasst zahlreiche Maßnahmen – beispielsweise eine laufende Überwachung steuerlicher Risiken sowie deren Einbindung in das interne Kontrollsystem und in den konzernweiten Risikomanagementprozess gemäß Risikomanagement-Richtlinie. Im Berichtsjahr 2023 sind gemäß der Verhaltensrichtlinie keine wesentlichen Regelverstöße gemäß der Verhaltensrichtlinie bekannt geworden.

Nachhaltigkeit in der Lieferkette

Die Mercedes-Benz Group bekennt sich zu einer verantwortungsvollen Beschaffung von Produktions- und Nichtproduktionsmaterial sowie Dienstleistungen.

Die Leitplanken für ein nachhaltiges Lieferkettenmanagement hat der Konzern in den Responsible Sourcing Standards (RSS) verankert. Sie definieren Mindestanforderungen und Erwartungen an unmittelbare Lieferanten und verpflichten diese vertraglich dazu, die Anforderungen einzuhalten sowie an ihre Mitarbeitenden und vorgelagerte Wertschöpfungsstufen zu kommunizieren und deren Einhaltung in ihren Geschäftsprozessen und ihrem Einflussbereich zu kontrollieren. Ziel ist es, weltweit negative Auswirkungen auf Menschenrechte vorzubeugen diese zu minimieren oder, soweit möglich, zu beenden. Zudem sollen die Lieferanten natürliche Ressourcen schonen sowie Umweltschäden vermeiden, beheben oder diese ausgleichen, soweit Belastungen unvermeidlich oder irreparabel sind. Die RSS sind integraler Bestandteil bei allen neuen Beauftragungen von Tier-1-Lieferanten und das zentrale Vertragsdokument für Mindest- und Nachhaltigkeitsanforderungen. Sie finden weltweit Anwendung.

Maßnahmen in Lieferketten

Die Mercedes-Benz Group setzt auf vielfältige Maßnahmen und Konzepte, um ihrer Sorgfaltspflicht in der Lieferkette nachzukommen. Hierzu gehören Schulungen, Präventiv- und Abhilfemaßnahmen, Risikoanalysen, Dokumentation zu Tracking- und Berichtszwecken sowie Effektivitätsprüfungen. Mit diesen Instrumenten will die Mercedes-Benz Group die Transparenz in der Lieferkette erhöhen und auch bei Geschäftspartnern darauf hinwirken, dass die international anerkannten Menschenrechte eingehalten und weitere Sozialstandards und Umweltauflagen beachtet werden. Die

Einkaufsbereiche für Produktionsmaterial sowie für Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen spielen hierbei eine zentrale Rolle. Weitere Informationen siehe auch auch im Kapitel »Social Compliance« und im Kapitel »Umweltbelange«.

Beschwerdemanagement

Das Hinweisgebersystem Business & People Protection Office (BPO) ermöglicht es Beschäftigten und externen Hinweisgebenden weltweit, Regelverstöße zu melden. Mit Blick auf die Lieferketten können auch Verstöße gegen die Responsible Sourcing Standards über das BPO gemeldet werden. Sofern das Fehlverhalten oder der Missstand im Verantwortungsbereich des Lieferanten liegt, ist er angewiesen, diese umgehend zu beseitigen. Weitere Informationen zum Compliance-Programm sind im Kapitel »Integrität und Compliance« zu finden.

Umweltbelange

Als Akteurin im Verkehrssektor unterstützt die Mercedes-Benz Group das Pariser Klimaabkommen: Sie ist überzeugt von den Zielen des Abkommens und arbeitet daran, diese in allen ihren Geschäftsfeldern umzusetzen. Rund ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in Europa entsteht beim Transport von Personen und Gütern auf der Straße. Die Mercedes-Benz Group steuert bewusst gegen und hat den Klimaschutz zu einem Kernelement ihrer Geschäftsstrategie gemacht. Die Ambition der Mercedes-Benz Group lautet: Bis 2039 soll die gesamte Mercedes-Benz Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen bilanziell CO₂-neutral¹ werden.

Um dies zu erreichen, transformiert die Mercedes-Benz Group ihre Produkte und Dienstleistungen, die im Zentrum ihrer Geschäftstätigkeit stehen. Genauso berücksichtigt der Konzern den Klimaschutz in allen Lebenszyklusphasen seiner Automobile – von der Lieferkette über die eigene Herstellung bis hin zur Nutzung und Entsorgung der Fahrzeuge.

Klimaschutz bei den Fahrzeugen

Die Mercedes-Benz Group sieht die vollständige Elektrifizierung ihrer Produktpalette als den wichtigsten Hebel, um die bilanzielle CO₂-Neutralität der gesamten Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen hinweg bis 2039 zu erreichen. Nach wie vor zielt die Mercedes-Benz Group darauf ab, die Transformation in eine softwaregetriebene und vollelektrische Zukunft zu gestalten. Die Mercedes-Benz Group bleibt in Bezug auf ihre Strategie fokussiert und taktisch flexibel. Entsprechend hat die Mercedes-Benz Group, basierend auf Marktbedingungen und Kundenwünschen, die Ziele und Zielkorridore zur Elektrifizierung teilweise angepasst.

Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans schaffen die notwendigen Voraussetzungen, um vollelektrisch zu werden. Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen und die Wünsche der Kunden. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans bereiten sich darauf vor, die unterschiedlichen Kundenwünsche erfüllen zu können, sei es ein vollelektrischer Antrieb oder ein Verbrennungsmotor - bei Bedarf bis in die 2030er-Jahre hinein. Klimaschutz bildet einen wesentlichen Eckpfeiler der nachhaltigen Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group. Den angestrebten Wechsel hin zur Elektromobilität bekräftigte die Mercedes-Benz Group bereits auf der UN-Klimakonferenz COP26 im November 2021.

Ziel	Zielhorizont
Klimaschutz	
Eine über alle Wertschöpfungsstufen bilanziell CO ₂ -neutrale Mercedes-Benz Neuwagenflotte schaffen	2039
Klimaschutz bei den Fahrzeugen	
Die CO ₂ -Emissionen pro Pkw in der Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen hinweg um bis zu 50 % reduzieren ^{1,2}	Bis Ende des Jahrzehnts
Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Cars: Anteil elektrifizierter ³ Fahrzeuge auf bis zu 50 % steigern ¹	In der 2. Hälfte des Jahrzehnts
Alle neuen Fahrzeugarchitekturen elektrifizieren ^{1,3}	In der 2. Hälfte des Jahrzehnts
Für jedes Modell von Mercedes-Benz Cars eine elektrifizierte ³ Variante anbieten ¹	In der 2. Hälfte des Jahrzehnts
Für jedes Modell von Mercedes-Benz Vans eine elektrifizierte ⁴ Alternative anbieten	Ziel erreicht
Neuwagenflotte von Mercedes-Benz Vans: Anteil elektrifizierter ⁴ Fahrzeuge auf mehr als 50 % steigern ¹	Bis Ende des Jahrzehnts
¹ Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen und die Wünsche der Kunden ² Gegenüber 2020 (Wertschöpfungsstufen: Einge kaufte Güter, Produktion, Logistik, Kraftstoff- und Energieerzeugung, Fahrbetrieb, Demontage und Aufbereitungsprozesse) ³ Plug-in-Hybride und vollelektrische Fahrzeuge ⁴ Vollelektrische Fahrzeuge	

¹ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, keine CO₂-Emissionen zu verursachen bzw. entstehende CO₂-Emissionen durch zertifizierte Ausgleichsprojekte zu kompensieren.

Verantwortlichkeiten

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group ist dafür verantwortlich, strategische Ziele – u. a. zur Reduktion der CO₂-Emissionen – zu setzen und diese zu überprüfen. Das Product Steering Board (PSB) bei Mercedes-Benz Cars ist zuständig für die Pkw-Flotte. Es überwacht insbesondere, wie sich die CO₂-Emissionen der Mercedes-Benz Pkw-Flotte im Abgleich mit den gesetzlichen Zielvorgaben in CO₂-regulierten Märkten entwickeln. Das PSB ist dem Ausschuss für Modellpolitik und Produktplanung (AMP) zugeordnet.

Die Einhaltung der CO₂-Flottengrenzwerte der Van-Flotte wird bei Mercedes-Benz Vans durch den Bereich Geschäftsfeld- und Produktstrategie sichergestellt und regelmäßig an das Van Executive Committee berichtet.

Der AMP sowie das Van Executive Committee berichten dem Vorstand der Mercedes-Benz Group regelmäßig über die Entwicklungen der CO₂-Emissionen. Dieser entscheidet anschließend über notwendige Maßnahmen. Marktseitig können sich Maßnahmen zur Preis- und Volumensteuerung ebenfalls darauf auswirken, ob die CO₂-Ziele erreicht werden.

Elektrifizierte Produktpalette

Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, ihr Angebot an Elektrofahrzeugen weiter auszubauen. Entsprechend stark engagiert sie sich im Bereich Forschung und Entwicklung.

Die Mercedes-Benz Group bietet bereits seit 2018 voll-elektrische Fahrzeuge an. Im Berichtsjahr wurde der Mercedes-Maybach EQS SUV vorgestellt. Mit ihm umfasste das Portfolio von Mercedes-Benz Cars im Jahr 2023 neun vollelektrische Modelle. Auf dem Weg in die vollelektrische Zukunft stellen auch Plug-in-Hybride eine wichtige Brückentechnologie dar. Im Berichtsjahr standen mehr als 25 verschiedene Modellvarianten zur Wahl.

Insgesamt lag der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge bei Mercedes-Benz Cars (xEV) im Berichtsjahr gemessen am Konzernabsatz bei 20 % weltweit. Der Anteil voll-elektrischer Fahrzeuge (BEV) lag im Berichtsjahr bei 12 % des Konzernabsatzes weltweit.

Auch im Transportergeschäft ist die Mercedes-Benz Group von den ökologischen und ökonomischen Vorteilen vollelektrischer Vans überzeugt und hat den Führungsanspruch bei Elektromobilität fest in der Strategie verankert. Somit werden bei Mercedes-Benz Vans ebenfalls die Weichen für eine vollelektrische Zukunft gestellt: Ab 2026 sollen alle neu entwickelten Vans ausschließlich elektrisch sein. Bereits jetzt sind alle Baureihen konsequent elektrifiziert: Aufbauhersteller sowie Kundinnen und Kunden können in jedem Segment einen vollelektrischen Van auswählen – sei es für den gewerblichen oder den privaten Einsatz. Dazu gehören der eVito, der EQV, der eSprinter sowie eCitan und der EQT (WLTP: Energieverbrauch kombiniert: 20,7–19,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; CO₂-Klasse: A).

Bei Mercedes-Benz Vans lag der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge im Berichtsjahr bei 5 % des Konzernabsatzes weltweit.

Entwicklung der CO₂-Emissionen in Europa

Die Mercedes-Benz Group hat die CO₂-Emissionen ihrer Pkw-Neuwagenflotte in Europa als einen ihrer bedeutendsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren definiert. Im Berichtsjahr betrugen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Mercedes-Benz Neuwagenflotte in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) unter Anwendung der gesetzlichen Regelungen auf Basis von internen Daten 111 g/km (inklusive Vans, die als Personenkraftwagen zugelassen sind) und bewegten sich somit auf geringerem Niveau als im Vorjahr. Berücksichtigt man im Mercedes-Benz CO₂-Pool die Fahrzeuge des Gemeinschaftsunternehmens smart Automobile Co., Ltd. betrugen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) nach internen Ermittlungen 109 g/km. Damit unterschreitet die Mercedes-Benz Group die CO₂-Ziele in Europa im Jahr 2023 deutlich. Für das Jahr 2024 erwartet die Mercedes-Benz Group, dass der Mercedes-Benz Flottendurchschnitt in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) weiter sinken wird. Diese Entwicklung wird insbesondere durch den weiter steigenden Anteil an vollelektrischen und Plug-in-Hybridfahrzeugen des Pkw-Gesamtabsatzes begünstigt. Weitere Informationen sind dem Prognosebericht zu entnehmen.

Im Berichtsjahr betrugen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge der Fahrzeug-Klasse N1 mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 3,5 t in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) unter Anwendung der gesetzlichen Regelungen auf Basis von internen Daten 204 g/km. Damit wird Mercedes-Benz das CO₂-Ziel unterschreiten. Für 2024 erwartet die Mercedes-Benz Group durch den steigenden Absatz der vollelektrischen Fahrzeuge eine weitere Reduzierung der CO₂-Emissionen.

Entwicklung der CO₂-Emissionen in den USA

In den USA regeln zwei separate Standards die Flottenangaben auf Bundesebene zur Begrenzung von Treibhausgasen und Verbräuchen: das Greenhouse Gas (GHG) Protocol und die Corporate Average Fuel Economy Standards (CAFE). Auf das Modelljahr 2023 bezogen beträgt der GHG-Flottenwert 170 g CO₂/mi für die Pkw-Flotte sowie 259 g CO₂/mi für die Flotte der als leichte Nutzfahrzeuge zugelassenen Vans und SUVs (auf Basis der letzten Prognose). Aufgrund einer Zunahme des Flottenanteils elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) in den USA hat die Mercedes-Benz Group ihre durchschnittlichen Flottenziele von 179 g CO₂/mi für die Pkw-Flotte unterschritten. Bei der Flotte der als leichte Nutzfahrzeuge zugelassenen Vans und SUVs konnte der Zielwert von 233 g CO₂/mi nicht erreicht werden. Die verbleibende Differenz konnte die Mercedes-Benz

Group jedoch durch den Erwerb externer Credits schließen.

Die Modelle des Mercedes-Benz Sprinter unterliegen der GHG-Regulierung für die Klassen 2b und 3 mit einem zulässigen Gesamtgewicht zwischen 3,86 und 6,35 Tonnen. Die CO₂-Ziele in diesen Klassen sind abhängig von der Zuladung, der Anhängelast und der Antriebsart der Fahrzeuge. Der CO₂-Ausstoß der mittelschweren Nutzfahrzeuge lag im Berichtsjahr bei 436 g CO₂/mi, der Zielwert von 476 g CO₂/mi wurde somit unterschritten. Der Konzern geht davon aus, die CO₂-Ziele auch in den kommenden Jahren zu unterschreiten.

Entwicklung der CO₂-Emissionen in China

In China werden inländisch produzierte (domestic) und in das Land importierte (imported) Pkw getrennt und im Gegensatz zu Europa und den USA nach Flottenverbrauch ausgewiesen. Für Mercedes-Benz China (MBCL)¹, die selbst keine Fahrzeuge in China produziert, ist damit der Wert der Importflotte relevant. Das Ziel lag bei 6,95 l/100 km, erreicht wurden 8,46 l/100 km unter Einberechnung von Off-Cycle-Technologien (8,52 l/100 km ohne Einberechnung der Off-Cycle-Technologien). Zur kurzfristigen Deckung von Verbrauchslücken in der Flottenzielerreichung plant MBCL, externe Credits zu erwerben.

Klimaschutz in der Lieferkette

Ziel	Zielhorizont
Klimaschutz in der Lieferkette	
Produktionsmaterialien von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans nur noch bilanziell CO ₂ -neutral beziehen ¹	2039

¹ Gemessen am jährlichen Einkaufsvolumen basierend auf monatlich aktualisierten Planzahlen und durch Unterzeichnung zugesichert.

Die Mercedes-Benz Group verfolgt in den Lieferketten für Dienstleistungen sowie Produktions- und Nichtproduktionsmaterial verschiedene Projekte und Maßnahmen, um CO₂-Emissionen zu vermeiden und zu reduzieren. Deshalb beabsichtigt sie in Zukunft nur noch mit Partnern zusammenarbeiten, die ihr Verständnis von Nachhaltigkeit in Bezug auf Klima, Umwelt und Menschenrechte teilen, und hat bilanzielle CO₂-Neutralität² in ihren Vertragsbedingungen verankert. Bereits im Jahr 2020 verschickten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans mit dem »Ambition Letter« eine Absichtserklärung zu bilanziell CO₂-neutralen Produkten an Lieferanten für Produktionsmaterial. Die Unterzeichnung ist heute eine wesentliche Voraussetzung für Auftragsvergaben. Mit ihrer Unterschrift sagen die Lieferanten zu, bis spätestens 2039 nur noch bilanziell CO₂-neutrale Produktionsmaterialien an Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zu liefern – und damit der Ambition 2039 der Mercedes-Benz Group zu folgen. Als Meilenstein wurden im Berichtsjahr beispielsweise

¹ Mercedes-Benz China Ltd. (MBCL) ist das Joint Venture von Mercedes-Benz und Lei Shing Hong, dem Importeur und Gesamtverkäufer von fertigen Importfahrzeugen in China.
² Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, keine CO₂-Emissionen zu verursachen bzw. entstehende CO₂-Emissionen durch zertifizierte Ausgleichsprojekte zu kompensieren.

Verträge mit zwei Stahllieferanten aus dem europäischen und amerikanischen Raum unterzeichnet, die Lieferungen von CO₂-reduziertem Stahl für aktuelle und künftige Baureihen vorsehen.

Fortschritte zum Klimaschutz in der Lieferkette werden in regelmäßigen Abständen im Group Sustainability Committee (GSC) berichtet.

Ressourcenschonung entlang der Lieferkette

Die Lieferkette spielt auch eine wichtige Rolle, wenn es um einen schonenden Umgang mit Ressourcen geht. Die Mercedes-Benz Group hat sich zum Ziel gesetzt, den Ressourcenverbrauch vom wirtschaftlichen Wachstum zu entkoppeln – und setzt dabei auf die Unterstützung ihrer Lieferanten. Mit ihrer Hilfe will sie den Anteil an sekundären und erneuerbaren Materialien in ihren Fahrzeugen kontinuierlich steigern.

Kunststoffe, Stahl und Aluminium sind dabei als besonders wichtige Materialien in Mercedes-Benz Fahrzeugen identifiziert worden. Diese Werkstoffe werden nicht nur in großen Mengen für den Fahrzeugbau benötigt, ihre Herstellung ist auch energie- und ressourcenintensiv.

Kunststoffe und Rezyklate: Die Fahrzeuge der Marke Mercedes-Benz sollen zukünftig im gesamten Lebenszyklus ressourcenschonender und umweltverträglicher sein als bisher. Eckpfeiler des Ansatzes sind der Einsatz

von Rezyklaten sowie Leichtbau und Recyclingfähigkeit. Für neue Mercedes-Benz Pkw schreibt die Mercedes-Benz Group in ihren Lastenheften bereits einen Mindestrezyklatanteil je Bauteil vor. Je nach Baureihe und Modell ist dieser Anteil verschieden groß. Die Mercedes-Benz Group setzt im Zuge ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie auch auf den Einsatz natürlicher Fasern und Textilien, um herkömmliche Kunststoffe durch nachwachsende Rohstoffe zu ersetzen.

Stahl: Der Einsatz von Sekundärmaterial wie Stahlschrott kann den primären Ressourcenbedarf im Sinne einer Kreislaufwirtschaft senken. Beispielsweise setzt die Mercedes-Benz AG gemeinsam mit einem Partner auf das Recycling von Stahlschrott, der im Mercedes-Benz Cars Werk Sindelfingen (Deutschland) anfällt.

Aluminium: Bereits heute verwenden Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans in zahlreichen Serienfahrzeugen recycelte Materialien, darunter beispielsweise Aluminium. Das Leichtmetall lässt sich ohne Qualitätsverlust recyceln und der Recyclingprozess verbraucht weniger Energie als jene, die notwendig wäre, um das Aluminium neu herzustellen. Um den Rezyklatanteil kontinuierlich zu erhöhen, entwickelt die Mercedes-Benz AG beispielsweise gemeinsam mit ihren Lieferanten Aluminiumlegierungen mit hohen End-of-Life-Schrottanteilen, z. B. aus alten Fahrzeugen oder Verpackungen. Zusätzlich hat die Mercedes-Benz AG gemeinsam mit ihren Lieferanten weiter an der Dekarbonisierung der Aluminiumlieferkette für ihre Produktion in Europa insgesamt gearbeitet, indem bestehende Lieferverträge angepasst wurden. Mindestens ein

Drittel des Primäraluminiums, das in Europa für kommende Elektromodelle genutzt wird, soll mithilfe erneuerbarer Energien hergestellt werden.

Im Jahr 2020 wurden für Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans Sekundärmaterial-Zielwerte definiert und diese in den Anforderungen für die Auftragsvergaben verankert. Das Unternehmen hat im Berichtsjahr eine Baureihen-spezifische Analyse auf Bauteilebene durchgeführt, um weitere Potenziale zur Erhöhung von Sekundärmaterialien zu realisieren. Meilensteine und Status der Projekte in Bezug auf den Einsatz von Sekundärmaterialien werden vierteljährlich in den entsprechenden Baureihengremien vorgestellt. Darüber hinaus wird das verantwortliche Vorstandsmitglied von Mercedes-Benz Cars und das verantwortliche Geschäftsführungsmitglied von Mercedes-Benz Vans regelmäßig im Rahmen eines Steuerungsgremiums zu strategischen Nachhaltigkeitsfragen informiert.

Ferner definierte die Mercedes-Benz Group mit den »Responsible Sourcing Standards« weitere Umweltanforderungen in ihren Lieferantenverträgen. Weitere Informationen sind im Kapitel »Nachhaltigkeit in der Lieferkette« zu finden.

Von Lieferanten, die Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans mit Produktionsmaterial versorgen, wird ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001 oder EMAS gefordert. Gleiches gilt risikobasiert auch für Lieferanten von Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen.

Um die Umweltauswirkung ihrer Lieferketten noch transparenter darzulegen, arbeiten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans mit Organisationen wie CDP (ehemals Carbon Disclosure Project) zusammen. Im Rahmen von »CDP Supply Chain« berichten die Lieferanten bereits seit 2019 über ihre Umweltauswirkungen und Klimaschutzbestrebungen. CDP stellt hierfür entsprechende Tools bereit, um Klima- und Umweltdaten zu erfassen, zu bewerten und zu veröffentlichen.

Klimaschutz in der Produktion

Klimaschutz in der Produktion ¹	
Die CO ₂ -Emissionen (Scope 1 ² und 2 ³) um 80 % reduzieren ⁴	2030
Den Anteil erneuerbarer Energien zur Deckung des Energieverbrauchs auf 100 % erhöhen	2039
Meilenstein: Den Anteil erneuerbarer Energien zur Deckung des Energieverbrauchs erhöhen auf	
– Pkw: 70 %	
– Vans: 80 %	2030

1 Neben den Produktionswerken der konsolidierten Tochterunternehmen sind die Produktionswerke der nicht-konsolidierten Tochterunternehmen Star Transmission srl (Cugir, Rumänien), STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o. (Maribor, Slowenien) und STARCAM s.r.o. (Most, Tschechische Republik) enthalten.

2 Scope 1 sind direkte CO₂-Emissionen aus Quellen, die direkt vom Unternehmen verantwortet oder kontrolliert werden.

3 Scope 2 sind indirekte CO₂-Emissionen aus eingekaufter Energie, wie Strom oder Fernwärme, die extern erzeugt, aber vom Unternehmen verbraucht werden.

4 Gegenüber 2018.

1 Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»limited assurance«) unterzogen.

2 2018 umfassten die Scope-1-Emissionen 650.000 t CO₂ und die Scope-2-Emissionen 1.040.000 t CO₂.

3 Neben den Produktionswerken der konsolidierten Tochterunternehmen sind die Produktionswerke der nicht-konsolidierten Tochterunternehmen Star Transmission srl (Cugir, Rumänien), STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o. (Maribor, Slowenien) und STARCAM s.r.o. (Most, Tschechische Republik) enthalten.

In ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie formuliert die Mercedes-Benz Group den ganzheitlichen Anspruch, die Mobilität der Zukunft nachhaltiger zu gestalten. Treibhausgasemissionen zu reduzieren, ist hierbei eine ihrer wichtigsten Bestrebungen. Das Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, in den eigenen Produktionswerken bis 2039 CO₂-neutral zu produzieren. Das soll durch die Deckung des Energieverbrauchs mit 100 % erneuerbaren Energien gelingen. Damit will die Mercedes-Benz Group im Sinne des Pariser Klimaabkommens handeln.

Auf dem Weg dorthin sollen die CO₂-Emissionen konsequent reduziert und, wo möglich, ganz vermieden werden. Um das zu erreichen, setzt die Mercedes-Benz Group auf den Bezug von Grünstrom, den Ausbau der erneuerbaren Energien an den eigenen Standorten sowie die Umsetzung einer nachhaltigeren Wärmeversorgung. Die Mercedes-Benz Group plant, bis 2030 die CO₂-Emissionen in den Werken (Scope 1 und Scope 2) um 80 % gegenüber 2018 zu reduzieren. Alle von der Mercedes-Benz Group betriebenen Produktionswerke fertigen seit 2022 bezogen auf Scope 1 und Scope 2 bilanziell CO₂-neutral¹. Seit 2022 werden alle CO₂-Emissionen (Scope 1 und Scope 2) dieser Werke, die sich bisher nicht vermeiden lassen, durch Carbon-Offsets aus qualifizierten Klimaschutzprojekten kompensiert.

Verbliebene Emissionen entstehen insbesondere in den erdgasbetriebenen Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen, die Strom und Wärme erzeugen.

Für den Bezug von Grünstrom setzt die Mercedes-Benz Group in Deutschland beim externen Strombezug heute auf einen Strommix aus Solar-, Wind- und Wasserkraft. Die Mercedes-Benz Group setzt sich zudem für den Ausbau der erneuerbaren Energien an ihren eigenen Standorten ein.

Das von der Science Based Targets initiative (SBTi), einer Initiative zur Festlegung wissenschaftsbasierter Klimaziele, bestätigte Ziel, die CO₂-Emissionen in den eigenen Werken (Scope 1 und 2) gegenüber 2018² um 50 % bis 2030 zu reduzieren, erreichte die Mercedes-Benz Group bereits im Jahr 2022¹. Im Berichtsjahr konnten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans durch verschiedene Maßnahmen die CO₂-Emissionen in der Produktion (Scope 1 und Scope 2) von 539¹ kt im Jahr 2022 auf 511¹ kt senken³. Dies entspricht einer Minderung um 5 %¹.

Ressourcenschonendere Produktion

Ziel	Zielhorizont
Ressourcenschonung in der Produktion¹	
Energieverbrauch pro Fahrzeug reduzieren ²	
– Pkw: –43 %	
– Vans: –25 %	2030
Wasserverbrauch pro Fahrzeug reduzieren ²	
– Pkw: –33 %	
– Vans: –28 %	2030
Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug reduzieren ³	
– Pkw: –82 %	
– Vans: –85 %	2030
Gesamtabfallmenge pro Fahrzeug reduzieren ³	
– Pkw: –35 %	
– Vans: –30 %	2030

1 Neben den Produktionswerken der konsolidierten Tochterunternehmen sind die Produktionswerke der nicht-konsolidierten Tochterunternehmen Star Transmission srl (Cugir, Rumänien), STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o. (Maribor, Slowenien) und STARCAM s.r.o. (Most, Tschechische Republik) enthalten.

2 Gegenüber Durchschnitt 2013/2014.

3 Gegenüber 2018.

Mit steigender Nachfrage nach Mobilität nehmen auch der weltweite Ressourcenverbrauch und die Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft zu. Das Ziel der Mercedes-Benz Group ist es deshalb, den Ressourcenverbrauch zunehmend vom Wachstum ihrer Produktionsleistung zu entkoppeln.

Für die Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen spielt der Ressourcenverbrauch bei der Herstellung eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund arbeitet die Mercedes-Benz Group kontinuierlich daran, die Produktion effizienter und umweltverträglicher zu gestalten. Um den

ökologischen Fußabdruck seiner Produktion zu verringern, hat sich der Konzern für seine Produktionsstandorte weltweit Reduktionsziele für Energie, Wasser und Abfall gesetzt.

Um seine Ziele zu erreichen, stellt der Konzern über das konzernweite Ressourcenmanagement mit seinen Umwelt- und Energiemanagementsystemen sicher, dass entsprechende Maßnahmen entwickelt, gegebenenfalls an Herausforderungen angepasst und kontrolliert werden.

Um eine effiziente, hochwertige und umweltschonende Herstellung zu gewährleisten, hat der Konzern an seinen eigenen Produktionsstandorten weltweit ein Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 etabliert und zertifizieren lassen. Alle deutschen sowie die beiden europäischen Produktionsstandorte in Kecskemét (Ungarn) und Vitoria (Spanien) sind zusätzlich nach EMAS validiert. Zudem verfügen die deutschen Produktionsstandorte seit dem Jahr 2012 über Energiemanagementsysteme nach ISO 50001, die der Konzern alle drei Jahre zertifizieren lässt. Außerhalb Deutschlands betreibt die Mercedes-Benz Group derzeit ISO-50001-Systeme an einzelnen Standorten, beispielsweise in Kecskemét (Ungarn), Jawor (Polen) und Vitoria (Spanien). International trieb die Mercedes-Benz Group die Einführung zertifizierter Energiemanagementsysteme nach ISO 50001 im Berichtsjahr weiter voran. So wurden an den Standorten Pune (Indien) und Sebes (Rumänien) neue Managementsysteme implementiert.

Die Wirksamkeit der Managementsysteme wird sowohl durch externe Gutachterinnen und Gutachter im Rahmen der Zertifizierung (ISO 14001, EMAS, ISO 50001) als auch im Umweltbereich über interne Umweltrisikobewertungen (Environmental-Due-Diligence-Prozess) überprüft. In einem Fünfjahresturnus begutachtet und bewertet der Konzern die konsolidierten Produktionsstandorte des Konzerns nach einem standardisierten Prozess. Die Ergebnisse werden den jeweiligen Werks- und Geschäftsleitungen berichtet, sodass etwaige Optimierungen vorgenommen werden können.

Senkung des Energieverbrauchs

Durch Optimierungen bei der Energieeffizienz verringert die Mercedes-Benz Group den Energieverbrauch, schont Ressourcen und reduziert gleichzeitig den CO₂-Ausstoß in der Produktion.

Regelmäßig misst und bewertet die Mercedes-Benz Group die wesentlichen Energieverbräuche, um die Einsparpotenziale in Produktion und Infrastruktur zu erkennen und zu nutzen. Um Transparenz über den Energiebezug und die Energieverbräuche zu schaffen, wurde bei Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans eine innovative Energiemanagementsoftware implementiert.

Zur Energieeinsparung setzt die Mercedes-Benz Group beispielsweise auf eine effiziente Steuerung der Energieversorgungs- und gebäudetechnischer Anlagen u. a. durch bedarfsorientierte, lokale Beleuchtungssteuerungen, Luftvolumenstromregelungen in Zu- und

Abluftanlagen sowie eine lastabhängige Volumensteuerung der Luftzufuhr bei Lackiertrocknern.

Aufgrund der Umsetzung dieser und weiterer Energieeffizienzmaßnahmen ist im Berichtsjahr der Energieverbrauch (inkl. Strom, Erdgas, Fernwärme, Heizöl und Flüssiggas) pro Fahrzeug bei Mercedes-Benz Cars um 12 %¹ gegenüber 2022 gesunken. Bei Mercedes-Benz Vans ist der Energieverbrauch pro Fahrzeug aufgrund ähnlicher Effekte um 8 %¹ im Vergleich zum Vorjahr gesunken².

Effiziente Wassernutzung

Damit die Standorte gezielte Maßnahmen einführen können, entwickelte die Mercedes-Benz Group bereits 2014 den Standard »Storm Water Protection – Pollutant Discharge Elimination«. Er beinhaltet Richtlinien dazu, wie sich durch Regenwassermanagement an Produktionsstandorten, Niederlassungen und Werkstätten eine potenzielle Verschmutzung aufgrund zuvor verunreinigtem Niederschlagswasser vermeiden und vermindern lässt. Um weiterhin wirkungsvoll zu einer nachhaltigeren Wasserbewirtschaftung beizutragen, verabschiedete die Mercedes-Benz Group 2022 eine Wasserpolitik. Außerdem setzte sich der Konzern das Ziel, weltweit in allen Mercedes-Benz Produktionswerken kein Trinkwasser für Produktionszwecke zu verwenden. Um den

Frischwassereinsatz weiter zu minimieren, will die Mercedes-Benz Group hybride Kühlsysteme einsetzen. Ein erstes Projekt in diesem Bereich startete der Konzern am Standort Sindelfingen (Deutschland) im Juni 2023 zusammen mit dem kommunalen Abwasserentsorger. Das Ziel: Durch einen geschlossenen Kreislauf das Frischwasser für die Produktion weitgehend durch aufbereitetes kommunales Abwasser ersetzen.

Um ihren Wasserverbrauch zu überwachen und zu bewerten, wendet die Mercedes-Benz Group seit Jahren eine eigene, insbesondere auf Frischwasser bezogene Bilanzierungsmethode an. Danach ist der Wasserverbrauch pro Fahrzeug bei Mercedes-Benz Cars im Berichtsjahr gegenüber 2022 um insgesamt 8 %¹ gesunken. Mercedes-Benz Vans konnte den Wasserverbrauch pro Fahrzeug um 6 %¹ im Vergleich zum Vorjahr reduzieren².

Weniger Abfall

Das Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, das Abfallaufkommen in der Produktion so gering wie möglich zu halten. Hierzu will sie die Gesamtabfälle inklusive der Abfälle zur Beseitigung stetig reduzieren. Das oberste Ziel der Mercedes-Benz Group in diesem Zusammenhang ist es, Abfall zu vermeiden.

Um den Gesamtabfall zu reduzieren, ist es wichtig, Transparenz über die Abfallwertströme zu schaffen und die verschiedenen Abfallarten korrekt voneinander zu trennen. Für die fachkundige Entsorgung von Abfällen, entsprechend den gesetzlichen Regelungen, arbeitet die Mercedes-Benz Group grundsätzlich mit lizenzierten und regelmäßig zertifizierten Entsorgern zusammen.

Darüber hinaus reduziert sie weiterhin Abfälle wie Verschnitte, Sande, Filtermaterialien und Schlämme durch neue oder optimierte Produktionsprozesse.

Auch mit einigen Lieferanten arbeitet die Mercedes-Benz Group zusammen, um Abfälle zu vermeiden: Ladungsträger und Materialien zur Ladungssicherung, aber auch Stahlfässer, z. B. für Wärmeleitpasten, Klebe- oder Schmierstoffe, werden, wo möglich, in einen Kreislauf überführt und können fortan wiederverwendet werden.

Mercedes-Benz Cars reduzierte im Berichtsjahr gegenüber 2022 den Gesamtabfall pro Fahrzeug um 9 %¹ und die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug um 42 %¹. Bei Mercedes-Benz Vans ist der Gesamtabfall im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr pro Fahrzeug um 16 %¹ gestiegen, jedoch die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug um 21 %¹ gesunken².

¹ Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»limited assurance«) unterzogen.

² Neben den Produktionswerken der konsolidierten Tochterunternehmen sind die Produktionswerke der nicht-konsolidierten Tochterunternehmen Star Transmission srl (Cugir, Rumänien), STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o. (Maribor, Slowenien) und STARCAM s.r.o. (Most, Tschechische Republik) enthalten.

Arbeitnehmerbelange

Ziel	Ziel- horizont
Personalarbeit in der Transformation	
Die Transformation des Konzerns für die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group verantwortungsvoll, sozialverträglich und zukunftsorientiert gestalten	laufend
Eine dauerhaft konstruktive Zusammenarbeit von Unternehmens- und Arbeitnehmervertretung gewährleisten	laufend
Die »Prinzipien der Zusammenarbeit« weiterentwickeln und im Konzern verankern; ein gemeinsames Verständnis für eine agile und innovative Führungskultur in der Transformation schaffen	laufend
Marktkonforme Gehaltsstrukturen durch Einhaltung der globalen Vergütungsrichtlinie sicherstellen	laufend
Flexible und zeitgemäße Arbeitszeitmodelle unterstützen und weiterentwickeln	laufend
Aus- und Weiterbildung	
Eine hohe Qualität sowie ein bedarfsgerechtes Berufsportfolio für Ausbildung und duales Studium sicherstellen	laufend
Das Qualifizierungsangebot für Beschäftigte kontinuierlich weiterentwickeln	laufend
Vielfalt und Chancengleichheit	
Chancengleichheit für alle Beschäftigten im Konzern erhöhen	laufend
Den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen ¹ auf 30 % steigern	2030
Gesundheit und Arbeitsschutz	
Beschäftigten ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld ermöglichen	laufend
Eine nachhaltige Sicherheitskultur durch Erarbeitung und Kommunikation verbindlicher Verhaltensregeln stärken	laufend
Ein weltweit einheitliches Unfalldokumentationssystem anwenden und an den deutschen Produktionsstandorten einführen	Ziel erreicht

1 Führungsebene drei und höher, Mercedes-Benz Group weltweit (Headcounts, voll-konsolidierte Gesellschaften).

Personalarbeit in der Transformation

Mit der Elektrifizierung, der Digitalisierung und dem zunehmenden Einsatz leistungsfähiger Systeme künstlicher Intelligenz (KI) wandeln sich auch die Jobprofile der Beschäftigten. Arbeitsprozesse und -strukturen ändern sich ebenso grundlegend wie Aufgaben und die Zusammenarbeit innerhalb der Mercedes-Benz Group.

Es ist das Ziel der Mercedes-Benz Group, die anstehenden Veränderungen für die insgesamt 166.056¹ Beschäftigten weltweit verantwortungsvoll, sozialverträglich und zukunftsorientiert zu gestalten. Sie begegnet den Heraus- und Anforderungen der personellen Transformation u. a. mit einer entsprechenden Personalstrategie.

Die Mercedes-Benz Group investiert kontinuierlich in die Qualifizierung ihrer Beschäftigten, baut ihr Angebot an Weiterbildungen stetig aus und rekrutiert gleichzeitig neue Talente mit entsprechenden Kompetenzprofilen. Um sie für sich zu gewinnen und langfristig an sich zu binden, möchte die Mercedes-Benz Group für die Menschen im Konzern ein attraktives und zukunftsfähiges Arbeitsumfeld u. a. mit flexiblen Arbeitsformen schaffen und weiter ausbauen. Insbesondere in herausfordernden Zeiten braucht es auch ein respekt- und vertrauensvolles Miteinander von Mitarbeitenden und Führungskräften: Daher fördert die Mercedes-Benz Group eine vielfältige und inklusive Unternehmens-, Führungs- und Zusammenarbeitskultur. Gleichzeitig möchte der

1 Stand 31.12.2023: Aktive Belegschaft (Beschäftigte inklusive Ferienbeschäftigte, ohne Abschlussarbeitschreibende, Studierende im Praktikum, Werkstudierende, Promovierende, Senior Experts und Auszubildende) der Mercedes-Benz Group.

Konzern seinen Beschäftigten ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld ermöglichen.

Verankerung von Arbeits- und Sozialstandards

Die Mercedes-Benz Group steht zu ihrer sozialen Verantwortung. Als Teilnehmende am UN Global Compact verpflichtet sich die Mercedes-Benz Group AG u. a. dazu, zentrale Arbeitnehmerrechte einzuhalten. Basierend auf den Arbeits- und Sozialstandards der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) überarbeitete und ergänzte die Mercedes-Benz Group AG 2021 ihre eigenen, konzernweit gültigen Grundsätze zur sozialen Verantwortung und veröffentlichte diese als »Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte«.

Gemeldete Verstöße gegen die Grundsatzerklärung oder auch gegen andere konzernintern und gesetzlich geltende Regelungen, die ein hohes Risiko für die Mercedes-Benz Group und ihre Beschäftigten oder andere Personen darstellen, werden vom Hinweisgebersystem BPO (Business & People Protection Office) weiterverfolgt.

Verantwortungsvolle Transformation

Die Standorte und damit auch die verschiedenen Beschäftigtengruppen der Mercedes-Benz Group sind je nach Produktportfolio und Größe unterschiedlich stark von der Digitalisierung und der Elektrifizierung der Automobilindustrie betroffen.

Für einen erfolgreichen und verantwortungsvollen Transformationsprozess sind Ziele und daran ausgerichtete Maßnahmen notwendig. Dafür entwickelten unterschiedliche Standorte – vor allem die Aggregate- und Aufbauwerke, aber auch der Vertrieb – Zielbilder für deren Transformationsprozess. Aus den Zielbildern abgeleitet, identifizierten die Standorte Schwerpunktthemen mit entsprechenden Maßnahmen. Hierzu gehören vor allem Qualifizierungs- und Umschulungsangebote für die Beschäftigten. Zudem ermöglicht das Unternehmen den Wechsel zwischen verschiedenen Standorten, um neue oder weiterhin dem Qualifikationsniveau entsprechende Tätigkeiten auszuüben.

Ein Schwerpunkt der Personalarbeit in der Mercedes-Benz Group ist, die Beschäftigten für den Wandel zu gewinnen, zu motivieren und zu befähigen. Im »Powertrain-Verbund«¹ wurde 2022 beispielsweise die Initiative »TransformatiON« ins Leben gerufen. Mit dieser Initiative möchte das Unternehmen neue Kommunikationswege gehen, um Beschäftigte im Wandel noch besser zu informieren, einzubinden und zu unterstützen. »TransformatiON« setzt dabei verstärkt auf Information, Interaktion, Dialog und Feedback als zentrale Bausteine.

Neben Mut, Engagement und der Veränderungsbereitschaft braucht es für eine erfolgreiche Gestaltung der Transformation aber vor allem auch Sicherheit. Deshalb wurde im Jahr 2017 für die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG sowie der

Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG eine Beschäftigungssicherung bis Ende 2029 vereinbart. Die Betriebsvereinbarung schließt betriebsbedingte Beendigungskündigungen grundsätzlich bis zum 31. Dezember 2029 aus.

Die Mercedes-Benz Group in Deutschland hat zudem Vereinbarungen getroffen, um flexibel auf Marktschwankungen reagieren zu können und die Stammbeslegschaft sowie Arbeitsplätze im Konzern zu halten. Für die Standorte (Werke und Zentrale) der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz AG in Deutschland² wurden die Regelungen der Gesamtbetriebsvereinbarung »DMove« bis Ende des Jahres 2024 fortgeschrieben. Das Konzept der Mercedes-Benz Group: Zeitarbeitskräfte ergänzen die Stammbeslegschaft, sie ersetzen sie nicht.

Führungskultur

Den Führungskräften kommt in der Transformation eine besondere Rolle und Verantwortung zu. Bei der Mercedes-Benz Group werden die Führungskultur und die Art der Zusammenarbeit daher stetig weiterentwickelt. Aufbauend auf den konzernweit gültigen »Prinzipien der Zusammenarbeit« können die verschiedenen Bereiche bzw. Abteilungen eigene Schwerpunkte setzen und Maßnahmen entwickeln. Sie dienen als Basis von Führung und Zusammenarbeit in der Mercedes-Benz Group. Aktuelle Angebote und Impulse unterstützen die

Führungskräfte in ihrer nachhaltigen Weiterentwicklung und beim lebenslangen Lernen. Da Lernen und Kulturentwicklung auf allen Ebenen stattfindet, führte der Konzern im Berichtsjahr mit sogenannten »Executive Inspiration Talks« ein auf das Top-Management zugeschnittenes Format ein. Externe Impulse zum Thema Führungskultur werden kombiniert mit Netzwerken und crossfunktionalem Austausch.

Die hybride Arbeitswelt hat die Anforderungen an die Führungskräfte innerhalb des Konzerns verändert. Um Führungskräfte in ihrer Rolle und Aufgabe bestmöglich zu unterstützen, bietet die Mercedes-Benz Group Schulungen zu Chancen und Rahmenbedingungen von Führung an. Dabei beschäftigen sich Führungskräfte gezielt mit den neuen Herausforderungen an Führung in Bezug auf Innovation, Zusammenarbeit, nachhaltige Entwicklung und persönliche Resilienz.

Um ihre Führungs- und Unternehmenskultur kontinuierlich zu verbessern und die Arbeitskultur im Transformationsprozess weiterzuentwickeln, führt die Mercedes-Benz Group weltweit alle zwei Jahre eine umfangreiche Befragung bei ihren Mitarbeitenden durch. Zuletzt geschah dies im Jahr 2023. Die Befragung ist ein wichtiger Gradmesser dafür, wo der Konzern bei verschiedenen Themen aus Sicht seiner Beschäftigten steht – und wo es Verbesserungspotenzial gibt. Darüber hinaus stehen den Beschäftigten und Führungskräften weitere Feedbackmöglichkeiten offen.

¹ Der Powertrain-Verbund steht für Standorte, die für die Produktion von Motoren, Getrieben, Achsen und Komponenten zuständig sind (Aggregate-Werke). Dazu gehören unter anderem die Standorte Untertürkheim, Hamburg und Berlin.

² ohne Logistic Center

Attraktive und transparente Vergütung

Weltweit vergütet die Mercedes-Benz Group geleistete Arbeit in allen Gesellschaften nach denselben Grundsätzen. Die globale Vergütungsrichtlinie, die für alle Beschäftigtengruppen gilt, legt die Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen zur Ausgestaltung der Vergütungssysteme fest. Hier ist u. a. geregelt, dass sich die Höhe des Entgelts nach den übertragenen Anforderungen der Arbeitsaufgabe unter Berücksichtigung u. a. von Wissen und Können, Verantwortung und Entscheidungsspielraum und ggf. der Leistung der Person richtet, nicht aber nach Geschlecht, Herkunft oder anderen persönlichen Merkmalen. Dabei berücksichtigt der Konzern auch die Gegebenheiten der lokalen Märkte und Benchmark-Daten.

2023 wurden im Konzern weltweit bei einer durchschnittlichen aktiven Belegschaft von 168.336 Beschäftigten (inklusive Ferienbeschäftigte) für Mitarbeitende aufgewendet:

- 13.848 Mio. € für Löhne und Gehälter
- 2.376 Mio. € für soziale Sicherheit
- 409 Mio. € für Altersversorgung

Die variable Vergütung für Tätigkeiten auf Managementpositionen der Ebenen eins bis drei umfasst sowohl eine kurzfristige als auch in der Regel eine langfristige Komponente. Die kurzfristige Komponente bemisst sich neben finanziellen auch an Transformations- und

nichtfinanziellen Zielen. Die langfristige Komponente basiert seit 2023 zusätzlich auf ESG-Zielen.

Zur Bemessung des Erfolgs der Gesellschaft werden auch Nachhaltigkeitsaspekte berücksichtigt. In Abhängigkeit von den Ergebnissen erhalten tariflich Beschäftigte der Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG, und der Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG seit 2023 sowie Führungskräfte der Führungsebene vier »Executive« eine Erfolgs-/Ergebnisbeteiligung.

Mit internen Audits prüft die Revisionsabteilung jährlich stichprobenartig, ob ausgewählte Aspekte der Vergütungsrichtlinie eingehalten werden. Im Rahmen dieser Audits wurde im Jahr 2023 kein wesentlicher Verstoß gegen die Richtlinie bekannt.

Flexible Arbeitszeitmodelle

Die Mercedes-Benz Group entwickelt ihre Arbeitskultur kontinuierlich weiter – und damit auch ihre Arbeitsmodelle. Sie setzt verstärkt auf hybride Arbeitsformen, einen Mix aus Präsenz und mobilem Arbeiten in Abhängigkeit von Aufgaben und Arbeitsprozessen. Die seit 2016 gültige Gesamtbetriebsvereinbarung „Mobiles Arbeiten“ wurde Anfang 2023 in eine Konzernbetriebsvereinbarung überführt. Damit und durch den stetigen Austausch mit dem Betriebsrat schafft der Konzern in Deutschland die nötigen Rahmenbedingungen für hybride Arbeitsmodelle. So können etwa Beschäftigte der Mercedes-Benz Group in Deutschland seit März 2023 zeitweise auch aus privaten Gründen mobil aus dem Ausland arbeiten.

Je nach lokalen Gegebenheiten bieten die Mercedes-Benz Group AG, die Mercedes-Benz AG, die Mercedes-Benz Mobility AG sowie die Mercedes-Benz Bank AG unterschiedliche Arbeitszeitmodelle an. Hierzu zählen u. a. Teilzeit oder Jobsharing.

Darüber hinaus können Beschäftigte der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG, Mercedes-Benz Mobility AG, Mercedes-Benz Bank AG und anderer Tochterunternehmen ein Sabbatical vereinbaren – von drei Monaten bis zu einem Jahr. Für Qualifizierungsmaßnahmen – beispielsweise ein Studium – können Beschäftigte zudem eine Auszeit von drei bis fünf Jahren vereinbaren. Die anschließende Wiedereinstellung wird dabei garantiert.

Dialog mit der Arbeitnehmervertretung

Die Mercedes-Benz Group erkennt das Recht ihrer Beschäftigten auf Bildung von Arbeitnehmervertretungen und auf Kollektivverhandlungen zur Regelung von Arbeitsbedingungen sowie ihr Streikrecht, in Abhängigkeit von anwendbarem Recht, an. Wichtige Partner sind die Betriebsratsgremien an den Standorten, der Gesamtbetriebsrat, der Konzernbetriebsrat sowie der Europäische Betriebsrat und die Weltarbeitnehmervertretung (World Employee Committee). Konzernweit bestehen für die Mehrheit der Beschäftigten kollektivrechtliche Vereinbarungen. In der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG sowie in weiteren Konzerneinheiten gelten diese für alle Tarifbeschäftigten.

Unternehmens- und Arbeitnehmervertretung in Deutschland führen zudem einen fortlaufenden und strukturierten Dialog. Dabei sind die Parteien bestrebt, sowohl die wirtschaftlichen Interessen des Konzerns als auch die Interessen der Beschäftigten zu berücksichtigen. Die Ergebnisse der Dialoge und damit die Rechte der Beschäftigten sind u. a. in verschiedenen (Gesamt-) Betriebsvereinbarungen festgeschrieben. Im Berichtsjahr haben Unternehmens- und Arbeitnehmervertretung verschiedene Vereinbarungen und Regelungen getroffen. Dazu zählt die Richtlinie zum mobilen Arbeiten im Ausland aus privaten Gründen oder auch die Gesamtbetriebsvereinbarung zum Deutschland-Jobticket. Zudem wurde eine Konzernbetriebsvereinbarung zur Beteiligung von Beschäftigten an der Digitalisierung geschlossen. Diese beinhaltet insbesondere eine geschäftliche Mailadresse für alle Beschäftigten im Produktionsumfeld der Mercedes-Benz Group in Deutschland.

Um die Belange von Auszubildenden und jungen Beschäftigten an den verschiedenen deutschen Standorten kümmert sich speziell die lokale Jugend- und Auszubildendenvertretung, die sich wiederum standortübergreifend im Rahmen einer »Gesamtjugend- und Auszubildendenvertretung (GJAV)« organisiert.

Aus- und Weiterbildung

Die Mercedes-Benz Group verfolgt eine nachhaltige Personalentwicklung und Personalplanung, denn sie benötigt in Zeiten von Mobilitätswende und

Digitalisierung hochqualifizierte Beschäftigte mit den entsprechenden Kompetenzen, sei es zur Elektromobilität oder auch zu verschiedenen digitalen Schwerpunktthemen. Sie investiert deshalb kontinuierlich in die Aus- und Weiterbildung ihrer Beschäftigten und passt ihre Qualifizierungs- und Personalentwicklungsprogramme fortlaufend an. Dementsprechend wandelt sich auch das Spektrum der von der Mercedes-Benz Group angebotenen Ausbildungsberufe und dualen Studiengänge in Deutschland sowie der Qualifizierungs- und Personalentwicklungsprogramme.

Organisation und Vereinbarungen

Verschiedene betriebliche und tarifliche Regelungen bilden die Grundlage für die deutschlandweiten Ausbildungs- und Qualifizierungsprozesse bei der Mercedes-Benz Group.

Die betriebliche und persönliche Qualifizierung bei der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG und deren Tochterunternehmen am Standort Deutschland werden u. a. durch die »Freiwillige Gesamtbetriebsvereinbarung zur Qualifizierung für die Beschäftigten« sowie die »Gesamtbetriebsvereinbarung zum Einsatz von externen eLearning-Plattformen bei Qualifizierungsmaßnahmen« sowie vergleichbare betriebliche und tarifliche Bestimmungen geregelt. Sie dienen dazu, den Qualifizierungsprozess zu standardisieren und effizienter zu gestalten sowie externe Angebote in das Lernportfolio zu integrieren.

Auszubildende und Studierende

In Deutschland bietet die Mercedes-Benz Group an verschiedenen betrieblichen Standorten Berufsausbildungen sowie ein duales Hochschulstudium in international anerkannten Bachelor-Studiengängen an. Die Lehrveranstaltungen werden durch Praxiseinsätze ergänzt, bei den Studiengängen sowohl im In- als auch im Ausland.

Die betrieblichen Ausbildungsinhalte in Deutschland hat die Mercedes-Benz Group standort- und divisionsübergreifend in ihrem »Mercedes-Benz Ausbildungssystem« standardisiert. Ziel ist es, hochwertige, effiziente sowie für Auszubildende und dual Studierende attraktive Ausbildungsangebote zu bieten.

Die Mercedes-Benz Group bildet bedarfsorientiert und zukunftsgerichtet aus und überprüft das Portfolio ihrer Ausbildungsberufe und Studiengänge in Deutschland kontinuierlich. Dabei reagiert sie nicht nur auf aktuelle Entwicklungen – sie antizipiert auch zukünftige Anforderungen und technologische Innovationen. Seit 2021 erhöht die Mercedes-Benz AG die Anzahl Auszubildender für Fachinformatik und hat zudem im Herbst 2022 die Zusatzqualifizierung »Künstliche Intelligenz« der Industrie und Handelskammer (IHK) integriert. Für die technische Berufsausbildung werden seit dem Berichtsjahr zudem intern konzipierte Qualifizierungsbausteine wie »Datenbasiertes Handeln«, »Programmierung« oder »Cyber Security« vermittelt. 2024 startet außerdem der neue duale Studiengang »Sustainable Management«.

Qualifizierungs- und Lernangebote für Beschäftigte

Für die Qualifizierung der Beschäftigten setzte der Konzern 2022 weltweit die Initiative »Turn2Learn« auf. Sie verbindet ein breites Lernangebot über externe Lernplattformen mit maßgeschneiderten Trainings und strategischen Lernpfaden. So können die Beschäftigten verschiedene Optionen bedarfsgemäß kombinieren – digital und in Präsenz.

Angebote eigener spezialisierter TechAcademys, ebenfalls organisiert unter dem Dach »Turn2Learn«, qualifizieren zudem ziel- und bedarfsorientiert Beschäftigte in Forschung und Entwicklung sowie in produktionsnahen Bereichen. Die »TechAcademy Produktion und Supply Chain Management« bei der Mercedes-Benz AG beispielsweise analysiert aktuelle und zukünftige Personalbedarfe für die Produktionsbereiche und Querschnittsfunktionen, etwa im Bereich Qualitätssicherung. Auf dieser Grundlage entwickelt die »TechAcademy« neben zielgruppengerechten und zukunftsorientierten Qualifizierungsangeboten auch Umschulungsmaßnahmen.

Auch für die Entwicklungsbereiche der Mercedes-Benz AG in Deutschland gibt es eine »Tech Academy«: Sie bietet den Beschäftigten in der Entwicklung auf ihren Bereich hin zugeschnittene, bedarfsgerechte und zukunftsweisende Lerninhalte.

Um die digitale Transformation in der Produktion aktiv zu fördern, läuft seit 2021 das berufsbegleitende Qualifizierungsprogramm »D.SHIFT«. Speziell für Beschäftigte

aus der Produktion an deutschen Standorten setzt »D.SHIFT« als Umschulungsmaßnahme den Fokus auf den Erwerb digitaler Kompetenzen und ist am Ende verbunden mit dem Wechsel der Beschäftigten auf ein zukunftsorientiertes Tätigkeitsprofil. Das Programm wurde im November 2023 fortgeführt und die Anzahl der verfügbaren Plätze erweitert.

Im Vertrieb der Mercedes-Benz Group AG ist der Geschäftsbereich »Mercedes-Benz Global Training« die zentrale Säule für die Entwicklung und Qualifizierung von Mitarbeitenden der deutschen und internationalen Vertriebsorganisation. Die Schwerpunkte liegen auf der Ausbildung und Zertifizierung von Verkaufs- und Servicepersonal sowie dem Händlermanagement. Zudem werden umfassende Weiterbildungen und diverse Produkttrainings angeboten. Darüber hinaus konzentriert sich der Bereich auch auf Qualifizierungsinhalte zu Elektrik/Elektronik (E/E) und Hochvolt speziell für Beschäftigte im Reparatur- und Servicebereich.

2023 lag der Schwerpunkt weiterhin auf Qualifikationen, die für die erfolgreiche Umsetzung der nachhaltigen Geschäftsstrategie und die Digitalisierung des Konzerns entscheidend sind.

Vielfalt und Chancengleichheit

Die Mercedes-Benz Group bekennt sich zu Toleranz, Offenheit und Fairness und fördert Vielfalt und Chancengleichheit. Mit entsprechenden Maßnahmen und Aktivitäten möchte sie ein Arbeitsumfeld fördern, in dem Beschäftigte unabhängig von Alter, ethnischer Herkunft und Nationalität, Geschlecht und geschlechtlicher Identität, körperlichen und geistigen Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexueller Orientierung und sozialer Herkunft ihre Talente frei entfalten können.

Dies ist u. a. in der Verhaltensrichtlinie und der »Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte« der Mercedes-Benz Group verankert.

Strategische Handlungsfelder

Vielfalt und Chancengleichheit sind Teil der nachhaltigen Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group. Die strategischen Handlungsfelder für Vielfalt und Chancengleichheit sind »Frauenförderung«, »Internationalität« sowie »Chancengleichheit«.

- **Frauenförderung:** Die Mercedes-Benz Group möchte mehr leitende Führungspositionen (Ebene 3 und höher) mit Frauen besetzen. Der Anspruch: den Anteil bis 2030 auf 30 % erhöhen.

Bereits 2006 hatte sich die Mercedes-Benz Group zum Ziel gesetzt, den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen kontinuierlich und langfristig zu steigern. Der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bei der Mercedes-Benz Group weltweit lag zum 31. Dezember 2023 bei 25,7%¹. Um die Erhöhung des Frauenanteils im Top-Management zu messen, greift die Mercedes-Benz Group auf die entsprechenden Daten ihrer Personal-Reporting-Systeme zurück. Die Ergebnisse werden regelmäßig in standardisierter Form an die Vorstandsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG berichtet.

- **Internationalität:** Die Mercedes-Benz Group möchte Internationalität, eine globale Denkweise und die kulturelle Vielfalt der Belegschaft fördern, um als globales Unternehmen auch künftig erfolgreich zu sein. Die Mercedes-Benz Group unterstützt dabei unter anderem internationale Einsätze ihrer Beschäftigten.
- **Chancengleichheit:** Die Mercedes-Benz Group begrüßt und wertschätzt die Einzigartigkeit eines jeden Teammitglieds und fördert Chancengleichheit sowie ein inklusives Arbeitsumfeld.

Management von Vielfalt und Chancengleichheit im Konzern

Die Mercedes-Benz Group erwartet von ihren Beschäftigten, dass sie einander mit Respekt, Offenheit und Fairness begegnen. Führungskräfte übernehmen dabei

eine Vorbildfunktion und tragen besondere Verantwortung für eine wertschätzende Unternehmenskultur. Im Mission Statement »Einzigartigkeit macht uns stark« hat die Mercedes-Benz Group ihr Verständnis von Vielfalt und Chancengleichheit zusammengefasst. Es wurde von allen Mitgliedern des Vorstands unterzeichnet.

Die Rahmenbedingungen und Prozesse werden von den konzernweiten Funktionen Integrität sowie Diversity & Inclusion Management gestaltet. Letztere ist im Personalbereich angesiedelt und definierte in Abstimmung mit den Vorstandsmitgliedern der Mercedes-Benz Group AG die drei strategischen Handlungsfelder und initiiert übergreifende Projekte, Trainings und Sensibilisierungsmaßnahmen.

Das Diversity & Inclusion Management bezieht sich grundsätzlich auf die Chancengleichheit aller Beschäftigten. Maßgabe ist dabei, stets hochqualifizierte Fach- und Führungskräfte für den Konzern zu gewinnen und zu entwickeln.

Werden Beschäftigte der Mercedes-Benz Group diskriminiert, gemobbt, sexuell belästigt oder haben sie derartige Vorfälle beobachtet, können sie sich an verschiedene Kontaktstellen wenden: an Führungskräfte, den Personalbereich, die Sozialberatung, den werksärztlichen Dienst, den Betriebsrat oder den Konzernsprecherausschuss der leitenden Angestellten. Als weitere Anlaufstellen dienen beispielsweise das konzerneigene Hinweisgebersystem Business & People Protection Office (BPO) sowie der »Infopunkt Integrität«.

Ergänzend zu diesen internen Anlaufstellen gibt es seit 2022 eine externe Online-Informations- und Beratungsplattform für die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group in Deutschland. Sie dient als Informationsangebot zu den Themen sexuelle Belästigung, Diskriminierung und Mobbing und beinhaltet die Möglichkeit einer anonymen Beratung.

Sensibilisierung und Qualifizierung von Beschäftigten

Mit unterschiedlichen Maßnahmen sensibilisiert die Mercedes-Benz Group ihre Beschäftigten weltweit für die Themen Vielfalt und Chancengleichheit. Dazu zählen u. a. Qualifizierungsangebote, Informationsveranstaltungen oder auch Mentoring-Programme speziell für Frauen. Beim jährlichen Diversity Day der Mercedes-Benz Group können Mitarbeitende Vielfalt bewusst erleben, neue Perspektiven einnehmen und verstehen, wie alle Beschäftigten von Vielfalt und Chancengleichheit profitieren.

Zum Diversity Day 2023 konnten die Beschäftigten in der »Global Diversity Community« im Social Intranet vier Diversity-Online-Trainings durchlaufen, mit jeweils spezifischen Inhalten für Mitarbeitende und Führungskräfte.

¹ Headcounts, vollkonsolidierte Gesellschaften.

Gesundheit und Arbeitsschutz

Der Konzern setzt auf ein ganzheitliches Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagement. Dieses zielt darauf ab, Arbeitsunfälle, arbeitsbedingte Erkrankungen und Berufskrankheiten so gut wie möglich zu verhindern und gesundheitlichen Risiken vorzubeugen. Auch soll es die Gesundheit und Leistungsfähigkeit seiner Beschäftigten dauerhaft erhalten und deren Wohlbefinden fördern. Im Fokus stehen v. a. präventive Maßnahmen, die der Konzern kontinuierlich prüft und weiterentwickelt.

Vorgaben und Richtlinien, Organisation und Verantwortlichkeiten

Die Arbeitsschutzstrategie der Mercedes-Benz Group beinhaltet Standards für die Gestaltung von Arbeitsplätzen und -prozessen, um arbeits- und gesundheitsbezogene Risiken systematisch zu verringern. Es gibt internationale Konzernrichtlinien zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie einheitliche Leitsätze, die verbindlich einzuhalten sind. Die internen Leitlinien orientieren sich an internationalen Standards und setzen die Einhaltung nationaler Gesetze voraus. Sie betonen die Verantwortung der Führungskräfte sowie die Eigenverantwortung der Beschäftigten.

Die internationale Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz beschreibt für alle kontrollierten und konsolidierten Gesellschaften verbindlich Aufgaben, Pflichten, notwendige Gremien und Kommunikationsvorgaben und lehnt sich an die Inhalte der Norm ISO 45001 an. Die Richtlinie gilt für alle Beschäftigten

sowie Zeitarbeitskräfte, deren Arbeit und/oder Arbeitsplatz von der Organisation kontrolliert werden.

Der Bereich Health & Safety steuert konzernweit die Themen Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz und ist im Personalbereich angesiedelt. Die Themen werden regelmäßig in verschiedenen Ausschüssen besprochen und entschieden.

Risikomanagement

Das Risikomanagement folgt der Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz und definiert Instrumente und Gefährdungsbeurteilungsprozesse, die lokal umgesetzt werden sollen. Der Bereich Health & Safety der Mercedes-Benz Group verfolgt einen präventiven Ansatz, um Unfälle und gesundheitliche Beeinträchtigungen bei den Beschäftigten zu vermeiden. Um bedeutende Risiken frühzeitig identifizieren zu können, wird alle fünf Jahre an allen kontrollierten und konsolidierten Produktionsstandorten mit mehr als 500 Beschäftigten eine Evaluierung (Safety Due Diligence) durchgeführt. Ein wichtiges Instrument zur Bewertung potenzieller Risiken und zur Festlegung von Maßnahmen ist die Gefährdungsbeurteilung. Diese erfolgt bei der Mercedes-Benz Group zum Beispiel mithilfe einer standardisierten und weltweit verfügbaren Software. Die Mercedes-Benz Group beurteilt auch die psychische und ergonomische Belastung von Arbeitsplätzen und dem Arbeitsumfeld.

Betriebliches Gesundheitsmanagement und psychische Gesundheit

Die Mercedes-Benz Group bietet ihren Beschäftigten in Deutschland arbeitsmedizinische Beratungen und Vorsorgen sowie Maßnahmen und Angebote der betrieblichen Gesundheitsförderung und Sozialberatung an. Das betriebliche Gesundheitsmanagement in Deutschland soll sowohl die physische als auch die psychische Gesundheit und das Wohlbefinden seiner Beschäftigten fördern. Im internationalen Kontext setzt die Mercedes-Benz Group Schwerpunkte auf die medizinische Versorgung, Präventionsstrategien und die ergonomische Gestaltung von Arbeitsplätzen.

Management von Arbeitssicherheit

Die Mercedes-Benz Group lässt ihre Managementsysteme zu »Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit« (SGA) an verschiedenen Standorten freiwillig nach dem Standard ISO 45001 zertifizieren. 2023 erhielt der Standort Jawor (Polen) erstmalig die freiwillige Zertifizierung seines Managementsystems nach ISO 45001. Alle fünf Jahre überprüfen Verantwortliche von »Corporate Safety« mit dem bereits im Bericht genannten Safety Due Diligence Prozess, ob die verbindlichen Sicherheitsstandards der Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an den eigenen Produktionsstandorten eingehalten werden und ein funktionierendes SGA-Managementsystem vorhanden ist. Die internationalen Mercedes-Benz CKD-Standorte in Indien, Vietnam, Thailand und Malaysia sowie die AMG Produktionswerke in Großbritannien und Deutschland

wurden wie geplant im Jahr 2023 evaluiert und die Ergebnisse in den entsprechenden Gremien kommuniziert sowie nachgehalten.

Der Konzern sensibilisiert zudem seine Beschäftigten für die Themen Ergonomie und Arbeitssicherheit. Um eine nachhaltige »Safety-First-Kultur« zu schaffen und die Anzahl der Arbeitsunfälle dauerhaft zu senken, startete die Mercedes-Benz Group 2022 die Initiative »Wir arbeiten SICHER!« und führte sie im Berichtsjahr fort.

2023 schulte der Konzern seine Mitarbeitenden zu sechs Grundsätzen sicheren Arbeitens und zum Umgang mit maßgeblichen Gefährdungen intensiv. Der Schwerpunkt lag zunächst auf deutschen Standorten. Weiterhin beurteilt die Mercedes-Benz Group innerhalb der Initiative Gefährdungen in der Zusammenarbeit mit Fremdfirmen. Um die Sicherheit in diesem Zusammenhang weiter zu erhöhen, verstärkte sie die Kontrollen auf Baustellen und führte ein Konsequenzenmanagement bei festgestelltem Fehlverhalten ein.

Ein Berichtswesen trägt dazu bei, dass die Mercedes-Benz Group ihre Ziele im Arbeits- und Gesundheitsschutz erreicht. Seit 2023 steht dem Konzern weltweit ein einheitliches Unfalldokumentationssystem zur Verfügung, aus dem – unter Beachtung gültiger Datenschutzbestimmungen – standardisierte Kennzahlen abgeleitet werden können.

Jeder gemeldete Unfall wird analysiert, um dessen Hergang zu erklären und vorbeugende Maßnahmen einzuleiten. Unfälle, aus denen andere Standorte lernen und Maßnahmen ableiten können, werden international an alle Arbeitssicherheitsexpertinnen und -experten der Standorte kommuniziert. Auf Basis dieser Kennzahlen erstellt die Mercedes-Benz Group monatliche Berichte mit den konzernweiten Unfallkennzahlen.

Die Unfallhäufigkeit bei den Produktionsstandorten der Mercedes-Benz Group belief sich anhand der Meldungen im Berichtsjahr auf 3,8^{1,2}.

1 Mercedes-Benz Group, konsolidierte und kontrollierte Produktionsstandorte inklusive ausgewählter risikobehafteter Entwicklungsbereiche und dem Globalen Logistikcenter (Scope entspricht dem der Vorjahre):

Anzahl aller im System gemeldeten Arbeitsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag pro 1 Mio. Anwesenheitsstunden.

2 Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts, einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Sozialbelange

Verkehrssicherheit

Ziel	Zielhorizont
Systeme zur Unfallvermeidung weiter verbessern	laufend
Fahrzeuge für die Insassen während eines Unfalls und danach noch sicherer machen	laufend
Fahrzeuge für andere Verkehrsteilnehmende, beispielsweise Fußgängerinnen und Fußgänger, sicherer machen	laufend
Die allgemeine Sicherheit im Straßenverkehr durch Sicherheitsinitiativen erhöhen	laufend
Automatisierung von Fahrfunktionen im Bereich SAE-Level 2–4 ausbauen	laufend
Integration gesellschaftlicher und ethischer Aspekte in das automatisierte Fahren SAE Level 2–4 fortführen	laufend

Sicherheit gehört zum Markenkern von Mercedes-Benz. Unfallfreies Fahren – diese Vision treibt die Mercedes-Benz Group an und gehört fest zu ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie. Die Fahrassistenzsysteme des Konzerns sollen Fahrenden sowie weiteren Insassinnen und Insassen schon heute ein hohes Maß an Sicherheit bieten. Sie können helfen, kritische Fahrsituationen zu vermeiden und sicher zu bewältigen, um die Menschen in der Fahrzeugkabine, aber auch andere Verkehrsteilnehmende zu schützen.

Ganzheitliches Sicherheitskonzept

»Real-Life Safety« – so lautet die Sicherheitsphilosophie der Mercedes-Benz Group. Seit Jahrzehnten ist die konzerneigene, in die Fahrzeugentwicklung integrierte, systematische Unfallforschung der Mercedes-Benz Group die Grundlage für neue Sicherheitssysteme. Sie analysiert hierfür auch reale Unfälle und nutzt die Erkenntnisse, um neue Technologien mit Blick auf die Fahrzeugsicherheit bewerten zu können.

Bei der Fahrzeugentwicklung folgt die Mercedes-Benz Group dem ganzheitlichen Konzept der integralen Sicherheit. Unter diesem Begriff ordnet sie die Sicherheitssysteme vier Phasen zu: »Beim Fahren assistieren«, »Auf den möglichen Unfall vorbereiten«, »Beim Unfall schützen« und »Nach dem Unfall helfen«. Mit seinen Sicherheitsmaßnahmen schlägt der Konzern innerhalb dieser vier Phasen die Brücke zwischen aktiver und passiver Sicherheit – also zwischen der Unfallvermeidung (Phasen 1 und 2) und dem Schutz im Fall eines Unfalls (Phasen 3 und 4). Die Ziele und Entscheidungen im Bereich Verkehrssicherheit werden über den Lenkungs-kreis Integrale Sicherheit (LK IS) sichergestellt und gemeinsam mit den Beteiligten der Produktprojekte getroffen. Dieser berichtet direkt an das Research & Development Executive Committee der Mercedes-Benz AG.

Kooperation für mehr Fahrzeugsicherheit

Das Ziel, den Straßenverkehr sicherer zu machen, lässt sich nur gemeinsam erreichen. Daher setzt die Mercedes-Benz Group auf Kooperationen und beteiligt sich an Forschungsprojekten. Seit 2016 engagiert sich die Mercedes-Benz Group für das strategische Kooperationsprojekt »Tech Center i-protect« aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. Innerhalb der Kooperation befasst sich die Mercedes-Benz Group beispielsweise mit Projekten wie neuen Rückhaltesystemen für zukünftige Fahrzeuginnenräume, nutzt digitale Möglichkeiten in der Unfallforschung und erprobt neue Ansätze wie den Einsatz von Verletzungssimulationen mit digitalen Menschmodellen.

In Bildungsprogrammen sensibilisiert die Mercedes-Benz Group außerdem die Öffentlichkeit für die Themen Fahrzeugsicherheit und Sicherheit im Straßenverkehr.

Vorteile und Risiken der neuen Systeme

Weniger Unfälle, mehr Verkehrssicherheit: Das ist eine der Zielrichtungen, die mit dem Einsatz automatisierter und autonomer Systeme in Fahrzeugen einhergeht. Bei der Zielverfolgung werden ethische und rechtliche Risiken automatisierter Systeme mitgedacht. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt sie daher bereits in der Produktentwicklung. So implementiert sie datenschutzrechtliche Grundsätze und Standards nach der Maxime »Privacy by Design« entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Zudem integriert der Konzern mit dem Prinzip »Ethics by Design« ethische Aspekte in

seine Konzepte für das hoch- und vollautomatisierte Fahren und entwickelt diese kontinuierlich weiter.

Technische, rechtliche, ethische sowie zertifizierungs- und sicherheitsrelevante Fragen rund um das automatisierte Fahren bei Mercedes-Benz Cars beantwortet der Konzern in einem integrierten Ansatz, der Bestandteil des technical Compliance Management Systems ist. Hierzu wurde eine interdisziplinäre Gremienstruktur eingerichtet, die sich u. a. mit der verantwortungsvollen Datennutzung oder der Berücksichtigung der Bedürfnisse all jener Verkehrsteilnehmenden beschäftigt, die den automatisierten Fahrzeugen unterwegs begegnen. Auf diesem Weg will der Konzern sowohl die Sicherheit als auch die Akzeptanz der Produkte steigern.

Assistenz- und Sicherheitssysteme

Innovationen in Assistenz- und Sicherheitssystemen werden daran gemessen, welchen Beitrag sie zur Verkehrssicherheit leisten, sowohl auf Fahrzeugebene als auch für die Sicherheit im Straßenverkehr. Die Fachkräfte der Mercedes-Benz Group arbeiten kontinuierlich an der Erhöhung der Verkehrssicherheit und stattdessen die Fahrzeuge – über mehrere SAE-Level bis hin zum

automatisierten Fahren – mit immer leistungsfähigeren Assistenzsystemen aus, die zur Vermeidung von Unfällen beitragen oder deren Schwere vermindern können. So können Fahrzeuge der Marke Mercedes-Benz, die mit Fahrassistenzsystemen ausgestattet sind, die Fahren beispielsweise beim Lenken, Bremsen und Beschleunigen unterstützen (SAE-Level 2).

Fahrassistenzsysteme können bei Kollisionsgefahr je nach Situation unterschiedlich reagieren. Ein Beispiel hierfür ist der serienmäßige Aktive Brems-Assistent bei Mercedes-Benz Cars: Er kann helfen, Unfälle mit vorausfahrenden Fahrzeugen sowie mit Fußgängerinnen und Fußgängern, die die Fahrbahn überqueren, in ihrer Schwere zu mindern oder zu vermeiden. Der Geschwindigkeitslimit-Assistent soll auf die gültige Höchstgeschwindigkeit hinweisen. Er wird seit 2018 serienmäßig in der Mercedes-Benz A-Klasse verbaut und wurde seit dessen Einführung in weitere Modelle integriert und erweitert.

Bewertungen und Auszeichnung

Die Modelle von Mercedes-Benz Cars erhalten von unabhängigen Instituten, wie zum Beispiel dem ganzheitlichen Testprogramm NCAP und dem ganzheitlichen Ratings der US-amerikanischen Insurance Institute for Highway Safety (IIHS)¹, immer wieder Bestnoten bei Sicherheitstests. Bei letzterem werden neben der Crashesicherheit auch Systeme zur Unfallvermeidung und das Lichtsystem bewertet.

Für das Modelljahr 2023 wurden die Mercedes-Benz C-Klasse, die GLC-Klasse und die GLE-Klasse mit dem Prädikat »2023 TOP SAFETY PICK+« ausgezeichnet.

Darüber hinaus erhielt der Mercedes EQE zweimal Topbewertungen von Euro NCAP²: die höchstmögliche Bewertung von fünf Sternen im »Euro NCAP«-Sicherheitsrating und die Gesamtnote »sehr gut« mit dem optionalen Fahrassistenz-Paket bei der Sonderwertung für Assistenzsysteme. Auch die E-Klasse erhielt die Gesamtnote »sehr gut« bei der Sonderwertung für Assistenzsysteme.

Assistenz- und Automatisierungsfunktionen

Seit Mai 2022 ist der DRIVE PILOT³ in Deutschland bestellbar. Das System ermöglicht unter bestimmten Voraussetzungen hochautomatisiertes Fahren auf der Autobahn (SAE-Level 3).

Anfang 2024 plant die Mercedes-Benz AG, die ersten Fahrzeuge mit DRIVE PILOT auszuliefern. Die speziellen EQS Limousinen und S-Klassen des Modelljahres 2024 sollen über teilnehmende autorisierte Mercedes-Benz Vertragshändler in Kalifornien und Nevada verfügbar sein. DRIVE PILOT übernimmt die Fahraufgabe bei hohem Verkehrsaufkommen oder in Stausituationen auf geeigneten Autobahnabschnitten bis 40 mph (bis 60 km/h in Deutschland).

1 Weitere Informationen Testergebnisse IIHS:

C-Klasse <https://www.iihs.org/ratings/vehicle/mercedes-benz/c-class-4-door-sedan/2023>,
GLC-Klasse <https://www.iihs.org/ratings/vehicle/mercedes-benz/glc-4-door-suv/2023>,
GLE-Klasse <https://www.iihs.org/ratings/vehicle/mercedes-benz/gle-class-4-door-suv/2024>

2 Weitere Informationen Testergebnisse Euro NCAP:

EQE SUV <https://www.euroncap.com/en/results/mercedes-benz/eqe+suv/50192>,
Sonderwertung für Assistenzsysteme <https://www.euroncap.com/en/ratings-rewards/assisted-driving-gradings>

3 Verfügbarkeit und Nutzung der DRIVE PILOT Funktionen auf der Autobahn sind abhängig von Ausstattungen, Ländern und geltenden Gesetzen.

Verantwortungsvolle und transparente Interessenvertretung

Ziel

Zielhorizont

Politische Interessenvertretung verantwortungsvoll für die wesentlichen Themen zur Erreichung der nachhaltigen Geschäftsziele einsetzen

laufend

Die nachhaltige Entwicklung des Verkehrssektors und der Schutz des Klimas sowie der natürlichen Ressourcen bringen viele Herausforderungen mit sich. Um diese zu bewältigen, spielt der partnerschaftliche Dialog zwischen Politik, Wirtschaft und Gesellschaft für die Mercedes-Benz Group eine wichtige Rolle. Genau hier setzt die Arbeit des Bereichs Politik und Außenbeziehungen (External Affairs) der Mercedes-Benz Group an.

Als Akteur im Verkehrssektor unterstützt die Mercedes-Benz Group das Pariser Klimaabkommen und ist von dessen Zielen überzeugt. Die nachhaltige Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group bestimmt daher auch die politische Interessenvertretung des Konzerns.

Mit der gesetzlich vorgeschriebenen Registrierung im deutschen Lobbyregister ist die Mercedes-Benz Group AG neben den eigenen Lobbying-Grundsätzen dazu verpflichtet, den Verhaltenskodex für Interessenvertretung im Rahmen des Lobbyregistergesetzes einzuhalten. Die Mercedes-Benz Group AG ist darüber hinaus im Transparenzregister des baden-württembergischen Landtags eingetragen. Derzeit werden Einträge in weitere Transparenzregister auf

Bundeslandebene geprüft und ggf. zeitnah vorgenommen. Durch die Akkreditierung ihrer politischen Repräsentantinnen und Repräsentanten im Transparenzregister des EU-Parlaments erfüllt die Mercedes-Benz Group AG die Transparenzanforderungen auf EU-Ebene.

Außerdem nutzt der Konzern den eigenen »Mercedes-Benz Group Climate Policy Report«, um über seine politischen Positionen zu informieren. Darüber hinaus veröffentlicht die Mercedes-Benz Group weitere Informationen bezüglich ihrer Haltung zu relevanten, strategischen und ihre Stakeholder betreffenden Themen auf der Konzernwebsite (group.mercedes-benz.com/interessenvertretung).

Ihre politische Interessenvertretung richtet die Mercedes-Benz Group an Prinzipien der Transparenz und Verantwortung aus und orientiert sich dabei an der konzernweit geltenden Verhaltensrichtlinie (weitere Informationen hierzu auf der Konzernwebsite group.mercedes-benz.com/investoren/aktie/esg).

Governance

Der Bereich Politik und Außenbeziehungen (External Affairs) ist die zentrale Koordinierungsstelle für den Dialog mit der nationalen und internationalen Politik sowie weiteren politisch relevanten Interessengruppen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Er hat seinen Sitz in Stuttgart (Deutschland) und gehört zum Ressort des Vorstandsvorsitzenden. External Affairs gestaltet die Beziehungen der Mercedes-Benz Group über ein weltweites Netzwerk mit Außenbüros in Berlin

(Deutschland), Brüssel (Belgien), Peking (China) und Washington (USA) sowie über Repräsentantinnen und Repräsentanten in den jeweiligen Märkten.

Der Leiter des Bereichs External Affairs ist ständiges Mitglied des Group Sustainability Committee (GSC) und unterstützt die Arbeit des Gremiums bei politischen Themen. Außerdem stimmt sich External Affairs eng mit den Vorständen und Fachbereichen über Fragen der politischen Interessenvertretung ab. Hierzu organisiert der Bereich für verschiedene Vorstands-Bereiche und Fachbereiche die Sitzungen des sogenannten Governmental Affairs Committees.

Risiken, die im Zusammenhang mit der politischen Interessenvertretung stehen, adressiert die Mercedes-Benz Group in konzernweit verankerten Compliance-Prozessen. Beschwerden und Hinweise zu Compliance-Themen nimmt das Hinweisgebersystem Business & People Protection Office (BPO) entgegen.

Um sicherzustellen, dass die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group die gesetzlichen Vorgaben und konzerninternen Richtlinien einhalten, führt der Konzern regelmäßig verpflichtende Trainings durch. Verantwortlich für den Inhalt der Schulungen ist das Ressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit. External Affairs unterstützt die Schulungen bei Bedarf mit seiner politischen Expertise.

Beschäftigte außerhalb von External Affairs, die in ihrer Rolle – beispielsweise als Werkleitung – die Mercedes-Benz Group im politischen Umfeld ihres Markts

repräsentieren, werden grundsätzlich zu Beginn ihrer Tätigkeit in einem speziellen Onboarding für ihre Aufgaben qualifiziert und auf relevante Richtlinien hingewiesen.

Parteispenden und politische Zuwendungen

Der verantwortungsvolle Umgang mit Zuwendungen, Parteispenden und weiteren Instrumenten zur politischen Interessenvertretung ist in der Mercedes-Benz Group Richtlinie »Lobbying und politische Zuwendungen/Parteispenden« geregelt. Ergänzend gilt die »Spenden- und Sponsoring-Richtlinie«.

Die Mercedes-Benz Group AG spendete im Berichtszeitraum weder in monetärer noch in nichtmonetärer Form an Parteien. Diese Entscheidung wurde unabhängig von aktuellen politischen oder wirtschaftlichen Ereignissen getroffen.

Dialog mit Anspruchsgruppen

Gemeinsam mit Stakeholdern begleitet die Mercedes-Benz Group den Meinungsbildungsprozess auf nationaler wie auf internationaler Ebene, um die nachhaltigen Geschäftsziele sowie die Transformation der Automobilindustrie voranzubringen. Zudem erörtert der Konzern mit ihnen relevante Zukunftsfragen, die über die automobilen Kernthemen hinausgehen, und lässt die Ergebnisse in seine Strategie einfließen.

Um politische Diskussionen mit einem breiten Spektrum von Interessengruppen zu ermöglichen, nehmen

Vertreterinnen und Vertreter der Mercedes-Benz Group an wesentlichen Veranstaltungen auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene teil, nachfolgend einige Beispiele.

- Im Rahmen der External-Affairs-Gesprächsreihe »Regionalpolitischer Dialog« in Stuttgart (Deutschland) diskutierten Vorstände der Mercedes-Benz Group mit Vertreterinnen und Vertretern aus der Landes- und Kommunalpolitik notwendige Schritte zur Transformation der Automobilindustrie.
- Anlässlich der siebten Jahresveranstaltung des »Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg«, in Berlin (Deutschland), berieten Politikerinnen und Politiker sowie führende Vertreterinnen und Vertreter des baden-württembergischen Automobilsektors über die erforderlichen Rahmenbedingungen für eine erfolgreiche Transformation der Automobilwirtschaft hin zu zukunftsweisenden Mobilitätslösungen.
- Im Berichtsjahr nahmen Vertreterinnen und Vertreter des Konzerns an der »Urban Future Global Conference« in Stuttgart (Deutschland) teil. Agendabeistandteile der Konferenz waren u. a. ressourcenschonender Konsum, hitzeresiliente Stadtbezirke, klimaneutrale Energieversorgung und soziale Teilhabe.
- Die Mercedes-Benz Group nahm im Berichtsjahr am »European Round Table of Industry« (ERT) teil. Ziel des Forums ist das Entwickeln langfristiger wirtschaftsfreundlicher Strategien in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission.

- Das »China Development Forum« (CDF) ist ein jährliches internationales Forum des Staatsrats von China. Beim CDF stellte der Vorstandsvorsitzende der Mercedes-Benz Group die Bedeutung der weiteren Umsetzung der Öffnungspolitik Chinas und einer ausgewogenen Datenregulierung heraus, damit Wirtschaftswachstum und technische Innovation gesichert werden können.

Beim »Sustainability Dialogue 2023« in Stuttgart (Deutschland) erarbeiteten Vertreterinnen und Vertreter des Beirats für Integrität und Nachhaltigkeit sowie aus Politik, Wirtschaft und von NGOs in einem Workshop Kriterien zur Entwicklung von Partnerschaften, die einen globaleren Anwendungsgrad und dadurch mehr Wirksamkeit haben können.

Bei der Planung neuer Projekte oder bei standortspezifischen Themen tauscht sich die Mercedes-Benz Group gezielt mit Stakeholdern aus Politik und Gesellschaft im lokalen Umfeld aus. Vorstandsmitglieder bringen sich ebenfalls in den lokalen Dialog ein. Dadurch sollen die Interessen der Standorte mit den Anliegen der Menschen in der Nachbarschaft in Einklang gebracht werden, um für alle Seiten vorteilhafte Rahmenbedingungen zu schaffen.

Der Bereich External Affairs ist verantwortlich für den direkten Austausch mit Personen aus dem politischen Betrieb und Angehörigen von Interessengruppen und Verbänden, die sich für eine nachhaltige Entwicklung einsetzen. Gemeinsam mit dem Bereich ESG Stakeholder Management engagiert sich External Affairs auch in

diversen Nachhaltigkeitsinitiativen und -netzwerken. Hierzu gehören insbesondere der UN Global Compact (UNGC), econsense - Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e.V. und das World Business Council for Sustainable Development. Unter den Verbänden sind die Mitgliedschaften in der European Automobile Manufacturers' Association (ACEA), der Alliance for Automotive Innovation und dem Verband der Automobilindustrie (VDA) hervorzuheben.

Weitere Informationen zur Verbandsarbeit finden sich im »Mercedes-Benz Group Climate Policy Report«.

 group.mercedes-benz.com/investoren/aktie/esg

Integrität und Compliance

Ziel	Zielhorizont
<p>Mit ihren Integritätsaktivitäten verfolgt die Mercedes-Benz Group folgende zentrale Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Risiken durch Kenntnis und Einhaltung der Verhaltensrichtlinie minimieren – Integres Verhalten fördern - innerhalb der verpflichtenden Regel- und Rahmenwerke und darüber hinaus – Beschäftigte und Führungskräfte zeigen integriertes und verantwortungsvolles Verhalten – Integritätsschwerpunkte und -herausforderungen definieren und Mitarbeitenden Orientierung geben – Integritätskultur durch Feedback aus Integritätsmessungen zielgerichtet fortentwickeln 	laufend
<p>Mit ihren Compliance-Aktivitäten verfolgt die Mercedes-Benz Group insbesondere folgende zentrale Ziele: –</p> <ul style="list-style-type: none"> – Menschenrechte achten und wahren – Vorschriften zur Korruptionsprävention einhalten – Fairen Wettbewerb wahren und fördern – Einhaltung der Produkthanforderungen sicherstellen – Datenschutzgesetze einhalten und durch einen verantwortungsvollen Umgang mit Daten das Kundenvertrauen stärken – Alle anwendbaren Embargos und Sanktionen einhalten – Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung verhindern 	laufend

Die Mercedes-Benz Group ist überzeugt, dass dauerhaft erfolgreich nur bleibt, wer ethisch und rechtlich verantwortungsvoll handelt – das gilt insbesondere in Zeiten des Umbruchs und Wandels. Bei der Mercedes-Benz Group nehmen Integrität und Compliance einen hohen Stellenwert ein.

Unternehmenskultur der Integrität

Gelebte Integrität zahlt auf den Erfolg der Mercedes-Benz Group ein. Entsprechend ist Integrität für die Mercedes-Benz Group ein zentrales Element der Unternehmenskultur und als Enabler fester Bestandteil ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie. Dazu gehört für den Konzern nicht nur, geltende Gesetze und Regeln einzuhalten. Ebenso richtet die Mercedes-Benz Group ihr Handeln an ihren Unternehmensgrundsätzen aus – dazu gehören insbesondere Fairness, Vielfalt, Verantwortung, Respekt sowie Offenheit und Transparenz.

Organisation und Verantwortlichkeiten

Integrität, Compliance und Recht sind in der Mercedes-Benz Group im Vorstandsressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit gebündelt. Es unterstützt alle Bereiche im Konzern dabei, diese Themen im Geschäftsalltag zu verankern.

In diesem Vorstandsressort ist der Bereich Integrity Management & Corporate Responsibility angesiedelt. Er setzt sich u.a. dafür ein, Integrität bei der Mercedes-Benz Group zu fördern, weiterzuentwickeln und ein gemeinsames Integritätsverständnis zu schaffen. Die Geschäftseinheiten sollen darin gestärkt werden, Integrität eigenverantwortlich im Arbeitsalltag zu verankern. Ziel ist es, möglichen Risiken, die durch unethisches Verhalten entstehen können, entgegenzuwirken und so einen Beitrag zum langfristigen Erfolg der Mercedes-Benz Group zu leisten. Die Leitung des Bereichs Integrity Management & Corporate

Responsibility berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit.

Verhaltensrichtlinie und Unternehmensgrundsätze

Die Mercedes-Benz Group fordert dies von ihren Mitarbeitenden ein und befähigt sie dazu, konsequent für die Unternehmensgrundsätze einzustehen. Die konzernweit gültige Verhaltensrichtlinie gibt ihnen hierbei Orientierung, denn sie dient als gemeinsamer Wertemaßstab, legt die Leitlinien des Handelns fest und hilft dabei, richtige Entscheidungen zu treffen.

Die Verhaltensrichtlinie ist für alle Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG und auch der konsolidierten Konzerngesellschaften weltweit bindend. Sie umfasst u.a. Regelungen zur Korruptionsprävention, zur Achtung der Menschenrechte, zum Umgang mit Daten sowie zur Einhaltung technischer Produkthanforderungen. Zu Beginn des Berichtsjahres wurde die im Jahr 2022 überarbeitete Verhaltensrichtlinie an die Beschäftigten kommuniziert; sie ist über das Social Intranet in elf Sprachen mit allen wichtigen Informationen zur Anwendung abrufbar.

In der Verhaltensrichtlinie formuliert die Mercedes-Benz Group auch spezielle Anforderungen an ihre Führungskräfte: Insbesondere erwartet sie von ihnen, dass sie durch integriertes Verhalten ihrer Vorbildfunktion gerecht werden.

Information, Dialog und Training

Zur Förderung einer integren Unternehmenskultur betreibt die Mercedes-Benz Group den Infopunkt Integrität. Dieser arbeitet u.a mit Fachleuten für Rechts- und Personalthemen, Datenschutz, Compliance sowie Diversität oder Nachhaltigkeit zusammen und dient allen Beschäftigten des Konzerns als zentrale Anlaufstelle bei Fragen zu integrem Verhalten. Er unterstützt selbst oder vermittelt die Beschäftigten an die richtigen Ansprechpersonen.

Das aus Vertreterinnen und Vertretern der Geschäftseinheiten bestehende Integrity Network hat das Ziel, Integrität im Geschäftsalltag zu verankern und für die Beschäftigten erlebbar zu machen. Die halbjährlichen Mitglieder-Berichte geben zudem Einblicke in die Integritätsaktivitäten der Geschäftseinheiten. Das Maßnahmenpaket der »Integrity Experience« wurde vom Integrity Network umgesetzt. Grundlage bildeten individuell kombinierbare Bausteine zu verschiedenen Integritätsthemen, die durch die Abteilung Integrity Management bereitgestellt wurden. Mithilfe dieser Maßnahmen konnten Beschäftigte im Arbeitsalltag bewusst das eigene Handeln reflektieren.

Darüber hinaus fand im Mai 2023 das jährliche »Annual Integrity Meeting« mit Vorstandsmitgliedern, Mitgliedern des Integrity Networks sowie einem externen Experten statt. Unter dem Motto »Integrity meets ... TRANSFORMATION« diskutierten sie, wie sich Integrität in Zeiten des Wandels im beruflichen Alltag umsetzen lässt.

Die Beschäftigten in der Verwaltung der Mercedes-Benz Group AG und auch die Beschäftigten in den konsolidierten Konzerngesellschaften müssen zusätzlich regelmäßig ein verpflichtendes webbasiertes Training zu Integrität absolvieren, das auf der Verhaltensrichtlinie aufbaut. Führungskräfte haben eine Vorbildfunktion und übernehmen daher eine besondere Rolle in Bezug auf Compliance, Integrität, Recht und Nachhaltigkeit. Um sie dabei bestmöglich zu unterstützen, beinhaltet das webbasierte Trainingsprogramm ein spezielles verpflichtendes Managementmodul.

Mitarbeitendenbefragung

Die Mercedes-Benz Group arbeitet konsequent an ihrem Integritätsverständnis, entwickelt es laufend weiter und überprüft sich immer wieder selbst. Ein wichtiger Gradmesser sind hierbei neben den Rückmeldungen des Integrity Networks auch die der Mitarbeitendenbefragung.

Die Ergebnisse der Mitarbeitendenbefragung »PULSE23« zeigten, dass sich die Wahrnehmung der Integritätskultur seit der letzten Befragung verbessert hat. Ein vertrauensvolles Umfeld, in welchem auch Führungskräfte offen für Kritik sind und nicht integrires Verhalten sowie Fehler offen und konstruktiv im Arbeitsumfeld angesprochen werden können, bildet dabei die Basis. Die Ergebnisse werden im Folgeprozess genutzt, um Maßnahmen abzuleiten und damit die Integritätskultur weiter zu stärken.

Die Befragungsergebnisse haben unmittelbaren Einfluss auf die Managementvergütung.

Alle Führungskräfte und Beschäftigten können im Social Intranet auf den Werkzeugkasten Integrität zugreifen. Darin enthalten sind Instrumente für mögliche Folgeaktivitäten basierend auf den jeweiligen Ergebnissen der Mitarbeitendenbefragung.

Es ist geplant, die Integritätskultur innerhalb der Mercedes-Benz Group u.a. im Rahmen der nächsten Mitarbeitendenbefragung neu zu bewerten.

Beirat als wichtiger Impulsgeber

Ein Impulsgeber für die Nachhaltigkeitsarbeit des Konzerns ist auch der Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit. Seine Mitglieder sind unabhängige externe Fachleute aus Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Wirtschaft, darunter Expertinnen und Experten aus den Bereichen Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie Menschenrechte und Ethik. Die Beiratsmitglieder begleiten die Mercedes-Benz Group konstruktiv-kritisch in Fragen der Integrität, Nachhaltigkeit und Unternehmensverantwortung. Unter der Leitung des zuständigen Vorstandsmitglieds für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit trifft sich der Beirat zu mehreren Sitzungen jährlich. Eine dieser jährlichen Sitzungen dient insbesondere dem Austausch mit anderen Vorstandsmitgliedern und Mitgliedern des Aufsichtsrats. Im Rahmen des »Sustainability Dialogue« in Stuttgart (Deutschland) tauschen sich außerdem Verantwortliche der jeweiligen Fachbereiche in

Arbeitstreffen mit dem Beirat zu den in der nachhaltigen Geschäftsstrategie identifizierten Handlungsfeldern und Enablern aus und sprechen über Ziele, Strategien, Maßnahmen sowie deren Ergebnisse. In weiteren themenspezifischen Terminen findet zudem ein regelmäßiger Austausch des Beirats mit Führungskräften und anderen Beschäftigten statt. Das Gremium setzte sich 2023 u.a. mit den Themen Menschenrechte, Data Responsibility, verantwortungsvoller Umgang mit Künstlicher Intelligenz und der Weiterentwicklung der nachhaltigen Geschäftsstrategie auseinander.

Wertebasiertes Compliance Management

Wertebasierte Compliance ist ein unverzichtbarer Teil des Geschäftsalltags der Mercedes-Benz Group und als solcher fest in der Unternehmenskultur verankert. Der Konzern bekennt sich klar zu verantwortungsvollem Handeln. Er erwartet von seinen Beschäftigten Gesetze, Regeln und freiwillige Selbstverpflichtungen einzuhalten und unterstützt sie dabei. Dies schreibt die Mercedes-Benz Group in ihrer Verhaltensrichtlinie verbindlich fest. Mit dem konzerneigenen Compliance Management System (CMS) will die Mercedes-Benz Group die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien fördern. Entsprechende Maßnahmen werden von der Compliance-Organisation festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen in angemessener Weise Rechnung tragen. Das CMS umfasst grundlegende Prinzipien und Maßnahmen, um regelkonformes Verhalten zu

fördern, und wird weltweit angewendet. Das CMS besteht aus sieben Elementen, die aufeinander aufbauen: »Compliance-Werte«, »Compliance-Ziele«, »Compliance-Organisation«, »Compliance-Risiken«, »Compliance-Programm«, »Training« sowie »Monitoring und Verbesserung«.

Jährlich überprüft die Mercedes-Benz Group die Prozesse und Maßnahmen des CMS und analysiert, ob die Maßnahmen angemessen und wirksam sind. Dafür greift sie auf Informationen aus den Konzerngesellschaften und weitere lokal erhobene Informationen zurück. Zudem kontrolliert sie ihre Prozesse anhand von Leistungsindikatoren. Um diese zu bestimmen, überprüft die Mercedes-Benz Group u.a. die Einhaltung formeller Erfordernisse und die Vollständigkeit der Inhalte. Dabei berücksichtigt sie auch die Erkenntnisse aus internen sowie unabhängigen externen Prüfungen.

Wenn neue rechtliche Anforderungen oder Erkenntnisse aus Risikoanalysen dies verlangen, passt die Mercedes-Benz Group das CMS an. Die Konzerngesellschaften sind angehalten, die jeweils daraus hervorgehenden Verbesserungsmaßnahmen umzusetzen. Zudem werden die zuständigen Führungsgremien über die Ergebnisse des Monitorings informiert.

Compliance-Organisation

Die Compliance-Organisation der Mercedes-Benz Group ist funktional, regional und entlang der Wertschöpfungskette aufgestellt. So kann sie effektiv unterstützen – beispielsweise durch Vorgaben und Beratung.

Hierfür stehen funktionale und regionale Ansprechpersonen zur Verfügung. Zusätzlich achtet ein weltweites Netzwerk aus lokalen Verantwortlichen darauf, dass die eigenen Compliance-Standards eingehalten werden. Sie unterstützen das Management der Konzerngesellschaften dabei, das Compliance-Programm vor Ort umzusetzen.

Das Compliance Board steuert übergreifende Compliance-Themen und kontrolliert, ob die damit zusammenhängenden Maßnahmen des Konzerns wirksam sind. Aufgabe des Boards ist es, frühzeitig auf Veränderungen in den Geschäftsmodellen und dem -umfeld zu reagieren, regulatorische Entwicklungen aufzugreifen und das CMS kontinuierlich weiterzuentwickeln. Das Compliance Board setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern des Compliance-, Integritäts- und Rechtsbereichs zusammen, tagt regelmäßig sowie anlassbezogen und wird vom Chief Compliance Officer (CCO) geleitet.

Der CCO berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Zudem erstattet er dem Vorstand regelmäßig und anlassbezogen Bericht – u.a. über den Status des CMS, dessen Weiterentwicklung sowie das Hinweisgebersystem Business & People Protection Office (BPO). Der CCO hat auch die Funktionen des Vice President Legal Product & Technology und des Human Rights Officers inne.

Darüber hinaus berichtet der CCO an das Group Risk Management Committee. Durch die Ausgestaltung der Berichtslinien ist die Unabhängigkeit der

Compliance-Organisation von den Geschäftsfeldern aus Sicht der Mercedes-Benz Group gewährleistet.

Schwerpunkte des Compliance Managements

Korruption bekämpfen

Die Mercedes-Benz Group hat sich verpflichtet, Korruption zu bekämpfen – denn diese unterminiert fairen Wettbewerb und schadet damit der gesamten Gesellschaft. Dabei gehen die Maßnahmen zur Korruptionsprävention über die Einhaltung nationaler Gesetze hinaus: Der Konzern orientiert sich zusätzlich an der OECD-Konvention gegen Bestechung ausländischer Amtsträgerinnen und Amtsträger (1997) sowie an der UN-Konvention gegen Korruption (2003).

Das Korruptionspräventions-Compliance-Programm der Mercedes-Benz Group basiert auf ihrem CMS.

Fairen Wettbewerb fördern

Das konzernweite Antitrust-Compliance-Programm ist an nationalen und internationalen Standards zur Wahrung des fairen Wettbewerbs ausgerichtet. Es umfasst einen weltweit gültigen Konzernstandard, der verbindlich definiert, wie kartellrechtliche Fragestellungen zu beurteilen sind. Neben der zentralen Rechts- und Compliance-Abteilung der Mercedes-Benz Group AG stehen den weltweiten Geschäftsfeldern auch lokale Rechts- und Compliance-Beratungen zur Verfügung. Weitere Unterstützung erhalten die Beschäftigten durch Beratungshotlines, Leitfäden und Praxishilfen.

Einhaltung der Produktanforderungen sicherstellen

Unter technical Compliance versteht die Mercedes-Benz Group die Einhaltung technisch-regulatorischer Gesetze, Anforderungen und Standards. Ziel ist es, Risiken im Produktentstehungsprozess (Produktentwicklung und Zertifizierung) frühzeitig zu erkennen und ihnen präventiv zu begegnen. Um das zu erreichen, etablierte der Konzern in seinen automobilen Geschäftsfeldern ein »technical Compliance Management System« (tCMS). Damit will er sicherstellen, dass Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans alle rechtlichen und regulatorischen Vorgaben während des gesamten Produktentwicklungs- und Zertifizierungsprozesses einhalten. Das tCMS legt Werte, Prinzipien, Strukturen und Prozesse fest, die den Beschäftigten insbesondere bei anspruchsvollen Auslegungsfragen zu technischen Regelungen Sicherheit und Orientierung geben sollen.

Die Verhaltensprinzipien »Themen ansprechen« und »bewusste Ermessensentscheidungen« schaffen für alle Beschäftigten der Entwicklungs- und Zertifizierungsbereiche die Basis für ein gemeinsames Verständnis zu verantwortungsbewusstem Verhalten im Produktentstehungsprozess. Sie wurden vom Integrity-Management und den Entwicklungsbereichen gemeinsam erarbeitet und werden über bereichsinterne Maßnahmen weiter verankert.

Verantwortungsvoller Umgang mit Daten

Personenbezogene Daten zu schützen (Datenschutz) und Informationssicherheit zu gewährleisten, hat für die Mercedes-Benz Group hohe Priorität. Die Mercedes-Benz Group begreift den Schutz personenbezogener

Daten und die Sicherheit der IT-Systeme als essenzielle Bestandteile einer übergreifenden Data Governance. Zentrale Ziele sind eine nachhaltige Gestaltung datenbasierter Geschäftsmodelle und ein verantwortungsvoller, rechtskonformer und ethisch korrekter Umgang mit Daten im Interesse der Kundinnen und Kunden, Beschäftigten und anderer Stakeholder. Um diese strategischen Ziele zu erreichen, verfolgt die Mercedes-Benz Group einen systematischen Ansatz. Zentrale Elemente sind die Data-Governance-Struktur, das Daten-Leitbild, die Daten-Kultur und das o.g. Data CMS.

In den Geschäftsfeldern der Mercedes-Benz Group obliegt die Umsetzung der Data Governance den unterschiedlichen Gremien für Daten und datenbasierte Analytik (Data Analytics). Innerhalb der Mercedes-Benz Group besteht zudem ein Digital-Governance-Board mit Vorstandseteiligung. Das Gremium definiert den Rahmen zu konzernweiten Kernthemen der Digital Governance und unterstützt dadurch die digitale Transformation des Konzerns. Der Konzernbeauftragte für den Datenschutz bei der Mercedes-Benz Group ist dafür verantwortlich, dass die vom Gesetz definierten Aufgaben zur Einhaltung der Datenschutzvorschriften wahrgenommen werden.

Der Anspruch der Mercedes-Benz Group an einen verantwortungsvollen Umgang mit Daten ist in ihrem Datenleitbild verankert. Im Zeitraum von November 2022 bis Mai 2023 setzte sich die Mercedes-Benz Group schwerpunktmäßig damit auseinander, dieses Leitbild, die sog. Mercedes-Benz Data Vision, zu überarbeiten sowie Maßnahmen zur Erhöhung des

Kundenvertrauens daraus abzuleiten und auf den Weg zu bringen. Die zentrale Botschaft des Leitbilds lautet: »Das Kundenvertrauen und der verantwortungsvolle Umgang mit Kundendaten sind für die Mercedes-Benz Group die Basis für nachhaltige digitale Produkte und Services«.

Das Data CMS der Mercedes-Benz Group unterstützt den Konzern dabei, seine Maßnahmen zur Einhaltung der Datenschutzvorgaben systematisch und risikobasiert umzusetzen. Es berücksichtigt hierbei die jeweils geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen.

Die Mercedes-Benz Group will das Vertrauen ihrer Kundinnen und Kunden in die Datenverarbeitung von Mercedes-Benz weiter stärken. Hierfür wird u. a. das Mercedes me Datenschutz Center stetig weiterentwickelt mit dem Ziel, die Privatsphäreneinstellungen möglichst übersichtlich und intuitiv zu gestalten. Im Datenschutz Center verschaffen sich Kundinnen und Kunden einen Überblick, welche ihrer persönlichen Daten für welche Zwecke verarbeitet werden. Sie sollen dort unkompliziert entscheiden und einstellen können, wofür Mercedes-Benz und bestimmte Dritte diese verwenden dürfen. Das Datenschutz Center deckt bereits verschiedene solcher Verarbeitungstätigkeiten ab, weitere sind in Planung. Das Portal ist im Web und über die im Berichtsjahr eingeführte neue Version der Mercedes me App erreichbar.

Die Mercedes-Benz Group arbeitet auch an der Weiterentwicklung und Implementierung von Lösungen zum Datenteilen. In Kooperation mit Partnern wie Städten,

Kommunen und Versicherern versucht sie bei gleichzeitiger Wahrung der Privatsphäre Daten so verfügbar zu machen, dass sie der Allgemeinheit nutzen. Beispielsweise durch das Teilen von Fahrzeugdaten mit Städten, um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen. Darüber hinaus arbeitet die Mercedes-Benz Group fortlaufend an Technologien zur Förderung der Privatsphäre und stellte im Berichtsjahr neue Entwicklungen intern bereit. Ziel ist es, Privacy Enhancing Technologies u. a. von Beginn an im Designprozess von Produkten mitzudenken.

Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung

Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung verursachen in Wirtschaft und Gesellschaft immense Schäden. Bereits der Vorwurf der Geldwäsche kann die Reputation eines Unternehmens beeinträchtigen und könnte sowohl für die Mercedes-Benz Group als auch für ihre Stakeholder finanzielle Folgen haben.

Deshalb etablierte die Mercedes-Benz Group ein sog. Zwei-Säulen-Modell (Güterhandel und Mobility-Services), das den unterschiedlichen regulatorischen Anforderungen im Bereich des Güterhandels einerseits und dem Bereich der Finanzdienstleistungen andererseits Rechnung tragen soll. Zudem definiert die Mercedes-Benz Group die Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung in ihrer Verhaltensrichtlinie als ein zentrales Compliance-Ziel.

In einem integrierten Compliance-Ansatz werden dafür auch anwendbare Sanktionslisten sowie güterbezogene Restriktionen geprüft und Maßnahmen zur Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung ergriffen. Dies soll einerseits verhindern, dass supranationale und nationale Sanktionen sowie güterbezogene Embargos verletzt oder umgangen werden. Andererseits sollen auf diese Weise Aktivitäten Dritter, die einen Verdacht auf Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, organisierte Kriminalität und sonstige Wirtschaftskriminalität auslösen, bekämpft werden.

Compliance-Risiken

Jährlich evaluiert die Mercedes-Benz Group ihre Gesellschaften und Zentralbereiche systematisch, um Compliance-Risiken zu verringern. Dabei greift sie beispielsweise auf zentral verfügbare Informationen zu den Gesellschaften zurück – u. a. auf Umsatzerlöse, Geschäftsmodelle und Beziehungen zu Geschäftspartnern. Wenn nötig, werden weitere lokal erhobene Informationen ergänzt. Die Ergebnisse der Compliance-Risikoanalyse bilden die Grundlage der Compliance-Risikosteuerung und sind somit auch die Basis, um Maßnahmen festzulegen.

Compliance-Programm

Das Compliance-Programm umfasst Prinzipien und Maßnahmen, um Compliance-Risiken zu verringern und Verstößen gegen Gesetze und Regeln entgegenzuwirken. Die einzelnen Maßnahmen bauen auf den Erkenntnissen der systematischen Compliance-Risikoanalyse

des Konzerns auf. Hierbei setzt die Mercedes-Benz Group u. a. nachfolgende Schwerpunkte: die kontinuierliche Sensibilisierung für Compliance sowie präventive Trainingsmaßnahmen, die konsequente Nachverfolgung von Hinweisen auf Fehlverhalten sowie die Formulierung von klaren Anforderungen an das Verhalten der Geschäftspartner.

Um eine unabhängige, externe Bewertung des Compliance-Programms zu erhalten, beauftragte die Mercedes-Benz Group AG die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, die konzerneigenen CMS für Antikorruption, Antitrust und technical Compliance nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu prüfen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegten Prüfungen wurden Ende 2019 für das CMS Antikorruption, Ende 2020 für das tCMS mit Schwerpunkt auf Emissionsrelevanz und Ende 2021 zum zweiten Mal nach 2016 für das CMS Antitrust erfolgreich abgeschlossen.

Das Hinweisgebersystem BPO

Das Hinweisgebersystem BPO (Business & People Protection Office) ermöglicht es weltweit allen Beschäftigten sowie externen Hinweisgebenden, Regelverstöße zu melden. Es nimmt rund um die Uhr Hinweise entgegen, die per E-Mail, postalisch oder über ein Meldeformular übermittelt werden können. In Brasilien, Japan, Südafrika und den USA stehen zudem externe gebührenfreie Hotlines zur Verfügung. Sofern lokal rechtlich zulässig, kann die Meldung auch anonym erfolgen. In Deutschland stehen Hinweisgebenden zusätzliche Anlaufstellen

wie ein externer neutraler Mittler sowie weitere externe Meldekanäle (beispielsweise die externe Meldestelle des Bundes beim Bundesamt für Justiz, Hinweisgeberstelle der BaFin, das Hinweisgebersystem des Bundeskartellamts) zur Verfügung.

Über Hinweise an das Hinweisgebersystem BPO wird die Mercedes-Benz Group auf mögliche Risiken aufmerksam und kann Schaden vom Konzern, seinen Beschäftigten und Dritten abwenden sowie durch Fehlverhalten geschädigte Personen schützen. Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie regelt das BPO-Verfahren und die entsprechenden Zuständigkeiten. Sie hat das Ziel, eine faire und transparente Vorgehensweise zu gewährleisten, die sowohl den Schutz der hinweisgebenden Person als auch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für die vom Vorwurf betroffenen Personen berücksichtigt. Ebenso legt die Richtlinie den Maßstab fest, nach dem die Mercedes-Benz Group Regelverstöße beurteilt und über Konsequenzen entscheidet.

Stuft das BPO einen Hinweis nach risikobasierter Erstbeurteilung als Regelverstoß mit hohem Risiko für die Mercedes-Benz Group, ihre Beschäftigten oder andere Personen ein, verweist es den Fall an eine Untersuchungseinheit. Das BPO begleitet die weitere Bearbeitung bis zum Abschluss des Verfahrens. Zu den Regelverstößen mit hohen Risiken zählen beispielsweise Korruptions-, Kartellrechts- und Geldwäschdelikte sowie Verstöße gegen technische Vorgaben oder Verletzungen von Umweltvorschriften ebenso wie personenbezogene Sachverhalte, z. B. sexuelle Belästigung oder Menschenrechtsverletzungen.

Hinweise auf alle anderen Verstöße mit Risiko übergibt das BPO an den verantwortlichen Bereich – etwa den Personalbereich, die Konzernsicherheit oder den Datenschutz. Die entsprechend zuständigen Bereiche gehen den Hinweisen nach und klären die Fälle eigenverantwortlich auf. Darunter fallen z. B. Diebstähle, Untreue oder persönliche Bereicherungen mit einem Wert unter 100.000 € – sofern sie nicht im Bereich Korruption anzusiedeln sind.

Um das Vertrauen in das Hinweisgebersystem BPO stetig zu erhöhen und es bei den Beschäftigten noch bekannter zu machen, stellt die Mercedes-Benz Group über diverse Kommunikationsmaßnahmen umfangreiche, in verschiedenen Sprachen verfügbare Informationsmaterialien bereit. Darüber hinaus informiert sie die Beschäftigten regelmäßig über die Art und Anzahl gemeldeter Verstöße und stellt quartalsmäßig anonymisierte Fallbeispiele zur Verfügung.

Gemeldete Verstöße

Im Berichtsjahr wurden 55 Fälle mit 75 vom Vorwurf betroffenen Personen (Vorjahr: 58 Fälle/72 Personen) neu angelegt. Insgesamt konnten bei 54 Personen Verstöße mit hohem Risiko für das Unternehmen, seine Beschäftigten oder andere Personen nachgewiesen werden. Davon gehörten 6 Verstöße in die Kategorie »passive Korruption«. 6 Verstöße entfielen auf die Kategorie »Bereicherung« oder »Diebstahl« über 100.000 €, 7 Verstöße in die Kategorie »Schaden über 100.000 €«. 12 Verstöße waren der Kategorie »Reputationsschaden« zuzuordnen. Bei 15 Verstößen haben sich Vorwürfe

bestätigt, die sich auf Fehlverhalten von Beschäftigten zu Lasten anderer Beschäftigter bezogen, etwa »Verletzung der psychischen/physischen Unversehrtheit«, »sexuelle Belästigung« oder »Rassismus«. 8 bestätigte Verstöße mit hohem Risiko bezogen sich auf sonstige Kategorien.

Bei den bestätigten Verstößen entscheidet die Mercedes-Benz Group unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit und Fairness über entsprechende Maßnahmen. Zu den Personalmaßnahmen im Jahr 2023 gehörten u. a. Ermahnungen, Abmahnungen sowie außerordentliche Kündigungen.

Vertriebspartner und Lieferanten

Die Mercedes-Benz Group erwartet nicht nur von ihren Beschäftigten, dass sie sich an Gesetze und Regeln halten. Ebenso stellt sie klare Compliance-Anforderungen an ihre Vertriebspartner und Lieferanten – denn integriertes und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Was sie im Einzelnen von ihren Geschäftspartnern erwartet, formuliert die Mercedes-Benz Group in den Business Partner Standards (BPS) sowie spezifisch für ihre Lieferanten in den Responsible Sourcing Standards (RSS); beide Dokumente sind öffentlich über die Konzernwebsite einsehbar.

Bei der Auswahl der direkten Vertriebspartner wie auch bei den bestehenden Vertriebspartnern achtet die Mercedes-Benz Group darauf, dass die Partner Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen.

Dies erfolgt im Rahmen eines weltweit einheitlichen und risikobasierten Prozesses (Sales Business Partner Due Diligence Process). Alle neuen Vertriebspartner werden einer Due Diligence-Prüfung unterzogen. Deren erfolgreicher Abschluss ist Voraussetzung für eine Zusammenarbeit. Die risikobasierte Prüfung berücksichtigt u. a. das geplante Geschäftsmodell, das Länderisiko sowie die Involvierung von Drittparteien und Regierungskontakten. Unter Berücksichtigung zusätzlicher spezifischer Fragebogen werden die konkreten Risiken ermittelt. Während der andauernden Zusammenarbeit mit den Vertriebspartnern werden die bestehenden Due Diligences anlassbezogen bzw. zyklisch je nach identifiziertem Risiko überprüft. Ein weiterer Bestandteil des Due Diligence-Prozesses ist das Permanent Monitoring. Dabei prüft der Konzern die bestehenden Vertriebspartner laufend in relevanten Datenbanken und gültigen Sanktionslisten gegen, um potenzielle Integritätsverstöße zu identifizieren. Unterläuft ein Partner die Konzernstandards bzw. ergeben sich Integritätsverstöße, die nicht gelöst werden können, behält sich die Mercedes-Benz Group vor, den Auswahlprozess bzw. die Zusammenarbeit zu beenden. Mit Blick auf seine Lieferanten entwickelt der Konzern gemeinsam mit den Einkaufsbereichen die bestehenden Prozesse zu deren Auswahl und Zusammenarbeit stetig weiter.

Auf Basis der Standards BPS und RSS und der Verhaltensrichtlinie stellt die Mercedes-Benz Group sowohl den Vertriebspartnern als auch den Lieferanten webbasierte Compliance-Awareness-Module (CAM) zur Verfügung. Diese sollen für relevante Integritäts- und

Compliance-Anforderungen wie Korruptionsprävention und technical Compliance sensibilisieren. Damit bietet die Mercedes-Benz Group ihren Vertriebspartnern und Lieferanten eine umfassende Hilfestellung im Umgang mit möglichen relevanten Compliance-Risiken.

Kommunikation und Training

Auf Grundlage ihrer Verhaltensrichtlinie bietet die Mercedes-Benz Group ein umfangreiches Schulungsangebot zu Compliance-Themen an – z. B. für Beschäftigte in der Verwaltung sowie für Mitglieder des Aufsichtsrats und der Geschäftsleitung von Konzerngesellschaften.

Die Trainingsinhalte und -themen orientieren sich an den Rollen und Funktionen der jeweiligen Zielgruppe. Für ihr Schulungsangebot ermittelt die Mercedes-Benz Group regelmäßig den Bedarf, nimmt Anpassungen sowie Erweiterungen vor und führt Evaluationen durch.

Social Compliance

Ziel	Zielhorizont
Für 100 % der Produktionsmaterial-Rohstoffe der Mercedes-Benz Group, die ein erhöhtes Risiko für Menschenrechtsverletzungen bergen, Schutzmaßnahmen definieren und umsetzen	2028
Meilenstein: 70 % aller von der Mercedes-Benz Group eingesetzten Produktionsmaterial-Rohstoffe mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen überprüfen und notwendige Verbesserungsmaßnahmen definieren	2025
Meilenstein: 50 % aller von Mercedes-Benz Group eingesetzten Produktionsmaterial-Rohstoffe mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen überprüfen und notwendige Verbesserungsmaßnahmen definieren	Ziel erreicht
100 % der aus Dienstleistungslieferketten mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen bezogenen Warengruppen überprüfen	2026

Das Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, wirtschaftlichen Erfolg mit verantwortungsvollem Handeln gegenüber Umwelt, Mensch und Gesellschaft zu verbinden – und das entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Insbesondere mit dem Ausbau der Elektromobilität rückt die Achtung der Menschenrechte in automobilen Lieferketten weiter in den Fokus. Denn die Produktion von Batteriezellen erfordert Rohstoffe wie Lithium oder Kobalt. Sie stammen häufig aus Ländern, in denen das Risiko besteht, dass sie unter menschenrechtlich kritischen Bedingungen abgebaut werden.

Neben dem eigenen Anspruch, die Menschenrechte zu achten, beobachtet die Mercedes-Benz Group ein

steigendes Interesse am Thema Menschenrechte bei Verbraucherinnen und Verbrauchern, zivilgesellschaftlichen Organisationen sowie bei Investoren und Ratingagenturen.

Menschenrechte zu achten, hat für die Mercedes-Benz Group zentrale Bedeutung und ist für sie Pflicht und Anspruch zugleich. Daher ist die Achtung der Menschenrechte ein Handlungsfeld in der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Darüber hinaus führte die Mercedes-Benz Group ein entsprechendes risikobasiertes System zur Wahrung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten ein. Dessen messbare Ziele und Kennzahlen sind in der nachhaltigen Geschäftsstrategie hinterlegt.

Grundsatzzerklärung

Der Anspruch der Mercedes-Benz Group ist es, dass die Menschenrechte in allen Konzerngesellschaften eingehalten und auch bei ihren Partnern entlang der Wertschöpfungskette, insbesondere bei Lieferanten, geachtet werden. Die Grundsatzzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte ist Ausdruck dieser Selbstverpflichtung. Sie ergänzt und konkretisiert die Verhaltensrichtlinie zu Menschenrechten und guten Arbeitsbedingungen und ist für alle Führungskräfte und Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG und auch der konsolidierten Konzerngesellschaften weltweit verbindlich.

Organisatorische Verankerung

Die übergreifenden Aktivitäten zum Thema Menschenrechte steuert das Vorstandsressort Integrität, Governance & Nachhaltigkeit der Mercedes-Benz Group AG. Dort liegt die Verantwortung für die Grundsatzzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte sowie für die Weiterentwicklung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten innerhalb der Mercedes-Benz Group über das konzerneigene Human Rights Respect System (HRRS). Das zuständige Vorstandsmitglied entwickelt das Thema im Rahmen der von Vorstand und Aufsichtsrat beschlossenen Zielvorgaben weiter. Dazu lässt sich das Vorstandsmitglied regelmäßig über die Menschenrechtsaktivitäten des Konzerns informieren und erhält entsprechende Berichte.

Der Chief Compliance Officer der Mercedes-Benz Group ist gleichzeitig der Menschenrechtsbeauftragte des Konzerns. Er ist Mitglied des Group Sustainability Committees und berichtet an das Vorstandsmitglied zuständig für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit. Seine Aufgabe ist es, zu überwachen, ob die Grundsatzzerklärung sowie das HRRS eingehalten werden. Jährlich und anlassbezogen berichtet er gegenüber dem Vorstand der Mercedes-Benz Group AG sowie weiteren Gremien zu besonders relevanten Menschenrechtsthemen und zum Stand der Umsetzung der Grundsatzzerklärung.

Die Abteilung Social Compliance unterstützt bei der Definition der Anforderungen menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten innerhalb der Mercedes-Benz Group sowie gegenüber Lieferanten und arbeitet dabei eng mit

den Fachbereichen zusammen, die für die operative Umsetzung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten verantwortlich sind – insbesondere mit den Einkaufseinheiten.

Human Rights Respect System (HRRS)

Das HRRS ist der menschenrechtliche Due-Diligence-Ansatz der Mercedes-Benz Group. Es umfasst den Schutz der eigenen Belegschaft durch das konzernweite Social Compliance Management System (Social CMS) in Konzerngesellschaften sowie Prozesse zur menschenrechtlichen Sorgfalt in Lieferketten im Rahmen des Supplier Compliance Risk Management (SCRM) für unmittelbare Lieferanten (Tier 1) sowie, risikobasiert, mittelbare Lieferanten (über Tier 1 hinaus).

Das HRRS ist als Kreislauf zu verstehen, der im Kern aus vier Schritten besteht: 1. Risikobeurteilung, 2. Programmimplementierung, 3. Kontrolle und 4. Berichterstattung. Es zielt darauf ab, systematisch Risiken sowie mögliche und tatsächliche negative Auswirkungen des unternehmerischen Handelns auf die Achtung der Menschenrechte frühzeitig zu erkennen, zu vermeiden und – falls erforderlich – Gegenmaßnahmen einzuleiten.

Die Mercedes-Benz Group baut das HRRS Schritt für Schritt weiter aus und bezieht dabei auch externe Stakeholder und Expertinnen und Experten mit ein. Hierzu zählen Rechteinhabende wie die Beschäftigten und deren Vertreterinnen und Vertreter oder die Bevölkerung vor Ort. Zu menschenrechtlichen Risiken beim

Abbau bestimmter Rohstoffe tauscht sich die Mercedes-Benz Group beispielsweise mit internationalen Nichtregierungsorganisationen (NGOs) aus.

Social Compliance Management System

Über das Social CMS identifiziert und adressiert die Mercedes-Benz Group insbesondere jene menschenrechtlichen Risiken, die bei den Belegschaften der eigenen Konzerngesellschaften auftreten können. Auch Arbeitnehmerrechte werden im Rahmen des Social CMS systematisch und risikobasiert adressiert. Mit dem Social CMS hat die Mercedes-Benz Group das Thema Menschenrechte für die Konzerngesellschaften in den konzernweiten, systematischen Compliance-Risikomanagementprozess integriert.

Supplier Compliance Risk Management

Im Rahmen des Supplier Compliance Risk Management (SCRM) unterzieht die Mercedes-Benz Group Tier-1-Lieferanten ihrer Einkaufsbereiche für Produktionsmaterial sowie für Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen mindestens einmal jährlich einer Risikobeurteilung. Im Anschluss an eine erste übergeordnete Risikoausage werden anhand spezifischer Fragebögen die konkreten Risiken ermittelt. Kommen Verdachtsmomente auf, veranlasst der zuständige Einkaufsbereich eine tiefergehende Überprüfung.

Ermittlung von Risikorohstoffen und Dienstleistungen

Um die mit Rohstoffen verbundenen Risiken zu prüfen, analysierte die Mercedes-Benz Group zunächst die im Fahrzeug vorhandenen Rohstoffe und priorisierte diese anhand verschiedener Faktoren. Sie identifizierte dabei 24 kritische Rohstoffe. Die Liste wird jährlich anhand bestimmter Kriterien, wie dem Länderrisiko der Hauptabbauländer, überprüft und ggf. aktualisiert.

Die identifizierten 24 kritischen Rohstoffe plant der Konzern bis 2028 schrittweise tiefergehend zu untersuchen und entsprechende Maßnahmen zu definieren. Diese Überprüfung besteht aus drei Schritten:

1. Die Transparenz entlang der Rohstofflieferketten erhöhen – insbesondere bei bestimmten Bauteilen eines Mercedes-Benz, beispielsweise der Batterie-zelle. Hierfür kontaktiert die Mercedes-Benz AG u. a. die Lieferanten der entsprechenden Bauteile und fordert sie auf, ihre Lieferantenstruktur in einer Selbstauskunft offenzulegen.
2. Risiko-Hotspots in den Rohstofflieferketten identifizieren – beispielsweise auf Basis von Länderrisiken in den einzelnen Abbauländern.
3. Maßnahmen für die Risiko-Hotspots definieren, umsetzen und überprüfen, ob diese langfristig wirksam sind.

Im Berichtsjahr konnte die Mercedes-Benz Group den Prozess zur Überprüfung aller 24 Rohstoffe zu 57% abschließen und hat damit ihr anvisiertes Ziel für 2023 erreicht. Die Zielerreichung beschreibt den Fortschritt beim Prozess zur Überprüfung aller 24 Rohstoffe, wobei vollständig abgeschlossene und teilweise abgeschlossene Assessments einbezogen werden.

Auch von ihr beanspruchte Dienstleistungen werden von der Mercedes-Benz Group sorgfältig überprüft. Aus menschenrechtlicher Sicht besonders kritische Dienstleistungen wurden im Rahmen eines Impact Assessments identifiziert. Die Analyse ergab eine Liste von 27 Dienstleistungen, die menschenrechtlich potenziell kritisch sind.

Dieses Risiko-Mapping wird regelmäßig durchgeführt, um aktuelle Entwicklungen aufzugreifen und die Klassifizierung der Risiken gegebenenfalls anzupassen. Für die identifizierten Dienstleistungen werden im Anschluss schrittweise und lieferkettenspezifisch die wesentlichen menschenrechtlichen Risiken identifiziert und angemessene Maßnahmen definiert.

Anforderungen an Lieferanten

Die Mercedes-Benz Group bekennt sich zu einer verantwortungsvollen Beschaffung von Produktions- und Nichtproduktionsmaterial sowie Dienstleistungen.

Die Leitplanken für ein nachhaltiges Lieferkettenmanagement hat der Konzern in den Responsible Sourcing Standards (RSS) verankert. Sie definieren

Mindestanforderungen und Erwartungen an unmittelbare Lieferanten und verpflichten diese vertraglich dazu, die Auflagen einzuhalten sowie an ihre Mitarbeitenden und vorgelagerte Wertschöpfungsstufen zu kommunizieren sowie deren Einhaltung in ihren Geschäftsprozessen und ihrem Einflussbereich zu kontrollieren.

Ziel ist es, weltweit negativen Auswirkungen auf Menschenrechte vorzubeugen, diese zu minimieren oder, soweit möglich, zu beenden. Die RSS sind integraler Bestandteil bei allen neuen Beauftragungen von Tier-1-Lieferanten und das zentrale Vertragsdokument für Mindest- und Nachhaltigkeitsanforderungen. Sie finden weltweit Anwendung.

Maßnahmen in Lieferketten

Die Mercedes-Benz Group setzt auf vielfältige Maßnahmen und Konzepte, um ihrer Sorgfaltspflicht in der Lieferkette nachzukommen. Hierzu gehören Schulungen, Präventiv- und Abhilfemaßnahmen, Risikoanalysen, Dokumentation zu Tracking- und Berichtszwecken sowie Effektivitätsprüfungen. Mit diesen Instrumenten will die Mercedes-Benz Group die Transparenz in der Lieferkette erhöhen und auch bei Geschäftspartnern darauf hinwirken, dass die international anerkannten Menschenrechte eingehalten und weitere Sozialstandards und Umweltauflagen beachtet werden. Die Einkaufsbereiche für Produktionsmaterial sowie für Nichtproduktionsmaterial und Dienstleistungen spielen hierbei eine zentrale Rolle.

Zusätzlich wurden im Berichtsjahr Tier-1-Lieferanten kontinuierlich auf Menschenrechtsverletzungen und Verstöße gegen Umweltstandards gescreent. Ziel ist es, mögliche Verstöße anhand aktueller Lieferantendaten frühzeitig zu erkennen. Kommen Verdachtsmomente auf, veranlasst der zuständige Einkaufsbereich eine tiefgehende Überprüfung.

Darüber hinaus führte die Mercedes-Benz Group im Jahr 2023 ihre Audits bei Tier-1-Lieferanten fort. Insgesamt vollzog sie 744 Vor-Ort-Überprüfungen. Dabei gab es unter anderem Auffälligkeiten in den Bereichen Arbeitszeiten, Weitergabe der Nachhaltigkeitsforderungen und Business Ethics.

Zeigen sich anhand von Vor-Ort-Überprüfungen bei einem Lieferanten Mängel, fordert die Mercedes-Benz Group ihn dazu auf, die entsprechenden Prozesse zu verbessern. Sofern die bemängelten Prozesse vom Lieferanten nicht ausreichend nachgebessert werden, entscheidet der Konzern individuell über die weiteren Schritte – in besonders schweren Fällen auch in Managementgremien. Dies kann in letzter Konsequenz auch dazu führen, dass sich die Mercedes-Benz Group von einem Lieferanten trennt.

Sensibilisierung für Menschenrechte

Die Verhaltensrichtlinie und die Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte sind für alle Beschäftigten der Mercedes-Benz Group und auch der konsolidierten Konzerngesellschaften bindend. Beide sind Gegenstand des verpflichtenden

webbasierten Basismoduls Integrity@Work, das Themen rund um Integrität und Compliance aufgreift und von allen Mitarbeitenden in der Verwaltung der Mercedes-Benz Group AG und auch der konsolidierten Konzerngesellschaften alle drei Jahre absolviert werden muss. Im Jahr 2023 wurde zudem ein Human Rights Compliance-Training für alle Führungskräfte der Mercedes-Benz Group AG und auch der konsolidierten Konzerngesellschaften weltweit eingeführt, das diese mit den Anforderungen an menschenrechtliche Sorgfaltspflichten entsprechend ihrer Funktion vertraut macht.

Seit 2018 führt die Mercedes-Benz AG für Produktionsmateriallieferanten in verschiedenen Fokusländern gemeinsam mit der Nachhaltigkeitsinitiative »Drive Sustainability« Sensibilisierungs- und Informationsmaßnahmen durch. Die jeweiligen Länder wählte sie gemeinsam mit der Initiative aus.

Beschwerdemanagement

Das Hinweisgebersystem BPO ermöglicht es Beschäftigten und externen Hinweisgebenden weltweit, Regelverstöße zu melden. So kann die Mercedes-Benz Group auf mögliche menschenrechtliche Risiken aufmerksam werden, kann Schaden vom Konzern, seinen Mitarbeitenden sowie Dritten abwenden und durch Fehlverhalten geschädigte Personen schützen.

Mit Blick auf die Lieferketten können auch Verstöße gegen die Responsible Sourcing Standards über das BPO gemeldet werden. Sofern das Fehlverhalten oder der Missstand im Verantwortungsbereich des Lieferanten liegt, ist er angewiesen, diese umgehend zu beseitigen.

EU-Taxonomie

Eine wichtige Zielsetzung des Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums (»Sustainable Finance«) im Rahmen des europäischen »Green Deals« ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen. Vor diesem Hintergrund trat Mitte 2020 die Taxonomie-Verordnung (EU 2020/852) der EU in Kraft. Sie soll als einheitliches und rechtsverbindliches Klassifizierungssystem festlegen, welche Wirtschaftstätigkeiten in der EU als taxonomiekonform und damit als »ökologisch nachhaltig« im Hinblick auf sechs von der Verordnung festgelegte Umweltziele gelten:

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Zur Anwendung sind Unternehmen verpflichtet, die eine nichtfinanzielle Erklärung erstellen müssen. Nach Artikel 8 der Taxonomie-Verordnung sind die taxonomiekonformen Anteile ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten an den Umsatzerlösen, Investitionen und Betriebsausgaben jährlich zu berichten.

Taxonomiefähigkeit

In einem ersten Schritt ist die sogenannte Taxonomiefähigkeit zu beurteilen. Diese setzt voraus, dass eine Wirtschaftstätigkeit in sogenannten delegierten Rechtsakten zur Taxonomie-Verordnung genannt und näher erläutert ist. Die delegierten Rechtsakte der EU (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139 und deren im Juni 2023 von der EU-Kommission angenommene Ergänzung der Delegierten Verordnung (EU) 2023/2485) beinhalten für die Umweltziele Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel Beschreibungen relevanter Wirtschaftstätigkeiten und technischer Bewertungskriterien. Die Ergänzung der delegierten Verordnung beinhaltet neue technische Bewertungskriterien, die sich sowohl auf bereits bestehende Wirtschaftstätigkeiten als auch auf neue Wirtschaftstätigkeiten beziehen. Weiterhin wurde im Jahr 2023 ein neuer delegierter Rechtsakt der EU (Delegierte Verordnung (EU) 2023/2486) veröffentlicht, der für die verbleibenden Umweltziele relevante Wirtschaftstätigkeiten und technische Bewertungskriterien beinhaltet.

Die in diesem Zusammenhang für die Mercedes-Benz Group relevanten Wirtschaftstätigkeiten finden sich in den Umweltzielen Klimaschutz, Anpassung an den Klimawandel und Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft.

Für den Konzern wurden ausgehend von den in den delegierten Rechtsakten zum **Klimaschutz** enthaltenen Beschreibungen die folgenden taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten identifiziert:

- Wirtschaftstätigkeit 3.3 umfasst Herstellung CO₂-armer Verkehrstechnologien, die die Produktion von Pkw und Vans beinhaltet
- Wirtschaftstätigkeit 6.5 umfasst Leasing und Finanzierung CO₂-armer Pkw und Vans
- Wirtschaftstätigkeit 6.6 umfasst Leasing und Finanzierung CO₂-armer Nutzfahrzeuge
- Wirtschaftstätigkeit 6.15 umfasst Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr (Ladeinfrastruktur)

In einer am 6. Oktober 2022 von der EU-Kommission veröffentlichten Bekanntmachung (2022/C 385/01) wird klargestellt, dass sich die Begrifflichkeit »CO₂-arm« lediglich auf die Prüfung der Taxonomiekonformität im Rahmen der technischen Bewertungskriterien bezieht und für die Berichterstattung der taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeit 3.3 keine Relevanz hat. Insbesondere für Automobilhersteller wird dort beispielhaft ausgeführt, dass die Tätigkeit der »Herstellung CO₂-armer Fahrzeuge« auch Verbrennerfahrzeuge umfasst. Für die Mercedes-Benz Group bedeutet diese Klarstellung der EU-Kommission, dass die Herstellung sämtlicher Fahrzeuge des Konzerns als taxonomiefähig zu klassifizieren ist.

Die Wirtschaftstätigkeit 6.5 betrifft die Leasing- und Absatzfinanzierung aller Pkw und Vans, die von Dritten angekauft werden.

Die Wirtschaftstätigkeit 6.6 bildet im Wesentlichen das bei Mercedes-Benz Mobility auch nach der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts verbliebene Portfolio mit Nutzfahrzeugumfängen ab (vgl. Anmerkung 3 des Konzernanhangs zum Konzernabschluss).

Die Wirtschaftstätigkeit 6.15 betrifft den Aufbau und Betrieb der eigenen Ladeinfrastruktur durch Schnellladestationen, die für den Betrieb eines emissionsfreien Straßenverkehrs ohne CO₂-Abgasemission erforderlich sind.

Die in der Ergänzung des delegierten Rechtsakts zu den Klimazielen aufgeführten Wirtschaftstätigkeiten in bestimmten Energiesektoren liegen bei der Mercedes-Benz Group nur in unwesentlichem Umfang vor und dienen ausschließlich der Durchführung der Wirtschaftstätigkeit 3.3.

Die in den delegierten Rechtsakten zur **Anpassung an den Klimawandel** enthaltenen Wirtschaftstätigkeiten liegen bei der Mercedes-Benz Group nur in unwesentlichem Umfang vor und werden daher unter dem Umweltziel Klimaschutz berichtet.

Ausgehend von den im delegierten Rechtsakt zum **Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft** enthaltenen Beschreibungen wurde die taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeit 5.4 identifiziert, die den Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen umfasst, die von der Mercedes-Benz Group von Dritten angekauft werden. Für Wirtschaftstätigkeiten, die durch die delegierten Rechtsakte neu eingeführt wurden, gelten für das Berichtsjahr 2023 vereinfachte Berichtspflichten. Diese sehen vor, dass nur eine Berichterstattung in Bezug auf die Taxonomiefähigkeit erforderlich ist. Die Mercedes-Benz Group weist die Wirtschaftstätigkeit 5.4 unter taxonomiefähig, aber nicht ökologisch nachhaltig aus. Eine Prüfung der Taxonomiekonformität ist nicht erfolgt.

Die einzelnen Wirtschaftstätigkeiten sind darüber hinaus nach ermöglichenden Tätigkeiten und Übergangstätigkeiten zu klassifizieren. Eine ermöglichende Tätigkeit stellt eine Wirtschaftstätigkeit dar, die einen wesentlichen Beitrag zu einem oder mehreren Umweltzielen leistet, indem sie es unmittelbar anderen Tätigkeiten ermöglicht, ebenfalls einen wesentlichen Beitrag zu leisten. Bei der Mercedes-Benz Group trifft das auf die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.15 zu. Eine Übergangstätigkeit hingegen ist eine Wirtschaftstätigkeit, für die es keine technologisch und wirtschaftlich durchführbare CO₂-arme Alternative gibt, die aber einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leistet, indem sie den Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschaft unterstützt.

Taxonomiekonformität

In einem weiteren Schritt ist für taxonomiefähige Wirtschaftstätigkeiten eine Beurteilung der Taxonomiekonformität vorzunehmen. Ausschließlich taxonomiefähige Tätigkeiten können bei Erfüllung bestimmter technischer Bewertungskriterien als »ökologisch nachhaltig« oder taxonomiekonform gelten. Hierfür ist hinsichtlich der relevanten Wirtschaftstätigkeiten durch die Erfüllung bestimmter technischer Bewertungskriterien ein wesentlicher Beitrag zu einem von der Taxonomie-Verordnung definierten Umweltziel zu leisten und auf Basis definierter »Do-No-Significant-Harm«-Kriterien (DNSH-Kriterien) eine erhebliche Beeinträchtigung eines anderen Umweltziels auszuschließen. Zudem muss die Erfüllung von Mindeststandards beispielsweise im Hinblick auf die Einhaltung von Menschenrechten oder die Bekämpfung von Korruption sichergestellt sein (»Mindestschutz«).

Erfüllung eines wesentlichen Beitrags zum Umweltziel Klimaschutz

Gemäß dem delegierten Rechtsakt leisten alle Fahrzeuge unterhalb des in den technischen Bewertungskriterien verankerten Grenzwerts von derzeit 50 g CO₂/km je Fahrzeug (gemäß WLTP) einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz. Bei der Mercedes-Benz Group unterschreiten vollelektrische sowie die Mehrzahl der Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge diesen Grenzwert. Diese Fahrzeuge werden im Folgenden »CO₂-arme Fahrzeuge« genannt.

Weiterhin erfüllen gemäß dem delegierten Rechtsakt Schnellladestationen, die für den Betrieb von Fahrzeugen ohne CO₂-Abgasemissionen bestimmt sind, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz.

Ausschluss einer wesentlichen Beeinträchtigung auf Basis von »Do-No-Significant-Harm«-Kriterien

In einem zweiten Schritt wurde die Einhaltung der DNSH-Kriterien zu den weiteren Umweltzielen für die jeweiligen Wirtschaftstätigkeiten anhand der definierten Kriterien im Berichtsjahr analysiert.

Für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 wurde die Erfüllung dieser Kriterien im Wesentlichen auf Ebene der konsolidierten Produktionsstandorte überprüft, an denen derzeit CO₂-arme Fahrzeuge oder entsprechende Komponenten hergestellt werden oder dies in der Zukunft geplant ist.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 ist die Analyse der Kriterien auf Basis der CO₂-armen Fahrzeuge im Leasing- und Finanzierungsportfolio vorzunehmen. Im Fahrzeugportfolio sind neben konzerneigenen Fahrzeugen auch Fahrzeuge anderer Hersteller enthalten. Letztere werden als taxonomiefähig, aber nicht taxonomiekonform ausgewiesen, da aufgrund der aktuellen Datenverfügbarkeit keine ausreichende DNSH-Analyse durchgeführt werden kann.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 wurde die Erfüllung der DNSH-Kriterien auf Ebene der in Betrieb genommenen Schnellladestationen überprüft.

Anpassung an den Klimawandel

Für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 fordert die EU-Taxonomie die Durchführung einer Klimarisikoanalyse. Entsprechend der DNSH-Anforderungen wurde diese für taxonomierelevante Produktionsstandorte der Wirtschaftstätigkeit 3.3 durchgeführt, um potenzielle physische klimabezogene Risikofaktoren anhand wesentlicher Klimagefahren nach Anlage A (Anhang I) des delegierten Rechtsakts der EU (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139) zu prüfen. Dabei wurden Klimaszenarien des Weltklimarats (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) und verschiedene Zeithorizonte (u. a. 2040) berücksichtigt. Basierend auf den Ergebnissen wurden Anpassungsmaßnahmen analysiert.

Zusätzlich beruht der Nachweis der DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 im Wesentlichen auf der Berücksichtigung von Nutzungs- und Umweltbedingungen, wie beispielsweise Hitze- und Kälteanforderungen im Rahmen der Fahrzeugentwicklung und -erprobung.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 wurden potenzielle Klimagefahren nach Anlage A (Anhang I) des delegierten Rechtsakts der EU (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139) nach Relevanz zur Durchführung der Wirtschaftstätigkeit bewertet sowie Herstellerangaben der Ladesäulen berücksichtigt.

Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen

Für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 soll die Einhaltung der DNSH-Kriterien gemäß der Taxonomie-Verordnung im Wesentlichen auf Basis etablierter Umweltmanagementsysteme sowie der internen Umweltrisikobewertung (Environmental-Due-Diligence-Prozess) sichergestellt werden. Weltweit hat das Unternehmen an seinen eigenen Produktionsstandorten Umweltmanagementsysteme nach ISO 14001 etabliert. Zusätzlich sind alle deutschen sowie die beiden europäischen Produktionsstandorte in Kecskemet (Ungarn) und Vitoria (Spanien) nach EMAS validiert. Im Rahmen der internen Umweltrisikobewertung werden konsolidierte Produktionsstandorte in einem Fünfjahresturnus unter anderem in Bezug auf Wasserqualität bewertet sowie Empfehlungen zur Risikominimierung ermittelt, priorisiert und nachverfolgt. Darüber hinaus nutzt der Konzern externe Datenquellen, um Standorte mit potenziellen Risiken bezüglich Wasserknappheit zu identifizieren.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 ist im Rahmen der Analyse zu prüfen, dass durch die Nutzung der Ladeinfrastruktur kein wesentliches Risiko für die Wasserqualität und Wasserknappheit entsprechend der DNSH-Kriterien entsteht.

Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 fordert die Taxonomie-Verordnung die Bewertung und falls möglich die Anwendung von Maßnahmen, die den Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft fördern, u. a. den Einsatz von Sekundärmaterial, eine hohe Haltbarkeit von Produkten und das Abfallmanagement in der Produktion. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt das Konzept der Kreislaufwirtschaft bei der Produktentwicklung von Beginn an und hat sich das übergeordnete Ziel gesetzt, den Einsatz von Sekundärmaterial in Fahrzeugen zu erhöhen. Zudem werden durch die Umsetzung der gesetzlichen Vorgaben zur Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit für Pkw-Modelle und leichte Nutzfahrzeuge die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 berücksichtigt.

In der Produktion forciert die Mercedes-Benz Group die Anstrengungen für einen geringeren Rohstoff- und Materialverbrauch. Entsprechend der Abfallhierarchie ist es das oberste Ziel des Unternehmens, Abfall zu vermeiden. Für ihre eigenen Produktionsstandorte weltweit hat sich die Mercedes-Benz Group Reduktionsziele unter anderem für die Gesamtabfallmenge und die Abfallmenge zur Beseitigung pro Fahrzeug gesetzt. Zudem ist das Themenfeld Abfallwirtschaft auch ein Bestandteil der internen Umweltisikobewertung.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 wurden die anzuwendenden DNSH-Kriterien analysiert und hinsichtlich ihrer Einhaltung überprüft. Hierzu gehört auch die Überprüfung der Verwertung bzw. Entsorgung der anfallenden Bau- und Abbruchabfälle.

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Im Hinblick auf die DNSH-Kriterien verweist die Taxonomie-Verordnung für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 unter Anlage C (Anhang I) des delegierten Rechtsakts der EU (Delegierte Verordnung (EU) 2021/2139) auf die Vermeidung von Herstellung, Inverkehrbringen oder Verwendung von reglementierten und berichtspflichtigen Stoffen aus dem europäischen Chemikalienrecht. Durch die Implementierung interner Vorgabe-, Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung europäischer Vorgaben (nach Anlage C) bzw. der jeweiligen nationalen Gesetzgebungen sichergestellt werden. Auf Fahrzeugebene ist die Grundlage für Verbote und die Deklarationspflicht von Stoffen die »Globale Liste für deklarationspflichtige Stoffe im Automobilbau« (GADSL). Die Mercedes-Benz Group legt zudem Vorgaben zur Substitutionsprüfung und damit zur Verwendung weniger kritischer Gefahrstoffe fest.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 beziehen sich die DNSH-Kriterien auf die Einhaltung verschiedener in EU-Verordnungen und Richtlinien vorgesehener produktbezogener Anforderungen. In der Folge werden aktuell vollelektrische Fahrzeuge in den taxonomiekonformen Umfängen der Wirtschaftstätigkeit 6.5 berücksichtigt.

Unter Beachtung der anwendbaren Rechtsvorschriften sowie der von der EU Kommission am 20. Oktober 2023 veröffentlichten Bekanntmachung (C/2023/267) erfüllen nur solche Reifen die DNSH-Anforderungen für das jeweilige Fahrzeug, die den zwei höchsten am Markt verfügbaren Rollwiderstandsklassen und gleichzeitig

der höchsten am Markt verfügbaren Klasse für das externe Rollgeräusch entsprechen. Zur Beurteilung der jeweiligen marktverfügbaren Klassen sind die Angaben der Europäischen Produktdatenbank für die Energieverbrauchskennzeichnung (EPREL) zugrunde zu legen. Für die Analyse wurde der Zeitpunkt des Inverkehrbringens der Fahrzeuge des Leasing- und Finanzierungsportfolios herangezogen und ein prozentualer Anteil der Fahrzeuge basierend auf einem repräsentativen Zeitraum mit den jeweils höchsten Reifenklassen nach EPREL ermittelt. Dieser Anteil wird im Berichtsjahr weltweit auf das Leasing- und Finanzierungsportfolio vollelektrischer Fahrzeuge angewendet, soweit die entsprechende Datenverfügbarkeit gegeben ist.

Für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 sind die geltenden Anforderungen aus der Taxonomie-Verordnung zu Lärm, Vibration, Staub und Schadstoffen einzuhalten.

Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Zum Nachweis der Vorgaben für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 werden zum einen im Rahmen der internen Umweltisikobewertung (Environmental-Due-Diligence-Prozess) ökologisch sensible Gebiete oder Schutzzonen im Umfeld von Standorten dokumentiert und berücksichtigt. Zum anderen sind Umweltverträglichkeitsprüfungen oder vergleichbare Prüfungen außerhalb der EU, sofern gesetzlich, gefordert im Rahmen eines Standortneubaus oder bei der Erweiterung existierender Standorte durchzuführen. Weiterhin sind an eigenen Produktionsstandorten Umweltmanagementsysteme nach ISO 14001 etabliert.

Für die in Betrieb genommene Ladeinfrastruktur (Wirtschaftstätigkeit 6.15) war im Berichtsjahr keine Umweltverträglichkeitsprüfung gefordert. Darüber hinaus wurden die lokal geltenden Anforderungen im Bau- und Genehmigungsverfahren entsprechend der DNSH-Anforderungen zu Grunde gelegt.

Die Analyse der DNSH-Anforderungen für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.15 stellt die Basis für die Berücksichtigung der taxonomiekonformen Anteile dar. Für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 werden aufgrund der DNSH-Anforderungen des Umweltziels »Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung« Abschläge bei der Taxonomiekonformität von Umsatzerlösen und Investitionen berücksichtigt.

Erfüllung des Mindestschutzes

Eine Wirtschaftstätigkeit kann nur dann als ökologisch nachhaltig im Sinn der Taxonomie klassifiziert werden, wenn sie auch in Übereinstimmung mit bestimmten Mindeststandards ausgeführt wird, die sich entlang internationaler Rahmenwerke orientieren. Artikel 18 der Taxonomie-Verordnung führt hierzu die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, einschließlich der Grundprinzipien und Rechte aus den acht Kernübereinkommen, die in der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit festgelegt sind, sowie die Internationale Charta der Menschenrechte an. Eine weiterführende Präzisierung durch die Taxonomie-Verordnung erfolgt nicht.

Mit ihrem Bericht vom Oktober 2022 (»Final Report on Minimum Safeguards«) unterstützt die »Platform on Sustainable Finance« Unternehmen bei der Auslegung von Umfang und Anwendungsbereich der Mindeststandards. Dieser Bericht bildet die Grundlage zur Anwendung und Berichterstattung bei der Mercedes-Benz Group. Zentrale Themenbereiche sind demnach Menschen- und Arbeitnehmerrechte (siehe auch Kapitel »Social Compliance« und »Gesundheits- und Arbeitsschutz«), die Verhinderung von Korruption sowie die Förderung eines fairen Wettbewerbs (siehe auch Kapitel »Das Compliance-Management-System«, »Korruption bekämpfen« und »Fairen Wettbewerb fördern«) und eine verantwortungsvolle Steuerpraxis (siehe Kapitel »Steuerpflicht«). Im Wesentlichen beruht der Nachweis der Einhaltung auf dem Vorhandensein entsprechender konzernweiter Due-Diligence-Prozesse sowie dem Fehlen letztinstanzlicher Gerichtsurteile aufgrund schwerwiegender Verstöße in den genannten Bereichen.

Berichterstattung zu taxonomiekonformen Anteilen ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten

Nachfolgend werden für die Mercedes-Benz Group die Anteile an Umsatzerlösen, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben im Zusammenhang mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten dargestellt.

Die einzelnen Umsätze, Investitionen und Betriebsausgaben sind dabei jeweils genau einer Wirtschaftstätigkeit und einem Umweltziel zugeordnet.

Der Berechnung der maßgeblichen Kennzahlen liegt der Konzernabschluss gemäß IFRS zugrunde. Im Berichtsjahr ist die Angabe von Vergleichsinformationen gesetzlich gefordert mit der Ausnahme der durch die delegierten Rechtsakte zur Taxonomieverordnung neu eingeführten Wirtschaftstätigkeiten.

Umsatzerlöse

Wirtschaftstätigkeiten	Code ¹	Umsatz ²	2023	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien (»Keine erhebliche Beeinträchtigung«) ⁵	Mindestschutz	2022	Kategorie: Ermög- lichende Tätigkeit	Kategorie: Übergangs- tätigkeit	
			Umsatz- anteil ²	Klima- schutz	Anpassung an den Klima- wandel	Wasser	Kreislauf- wirtschaft	Umweltver- schmutzung	Biologische Vielfalt			Anteil taxonomie- konformer (A.1) oder taxonomie- fähiger (A.2) Umsatz			
			in Mio. €												in %
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN															
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)															
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	20.704	14 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	10 %	E		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	319	0 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	0 %			
Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	CCM 6.15	.	0%	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	-	E		
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		21.023	14 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	10 %			
davon ermöglichende Tätigkeit		20.704	14 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	10 %	E		
davon Übergangstätigkeit		0	0 %	0 %								0 %			T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)															
				EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴						
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	107.045	70 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			72 %			
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	21.561	14 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			15 %			
Güterbeförderung im Straßenverkehr	CCM 6.6	1.683	1%	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			1 %			
Verkauf von Gebrauchtwaren	CE 5.4	448	0 %	N/EL	N/EL	N/EL	EL	N/EL	N/EL			-			
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform) (A.2)		130.737	85 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			88 %			
A. Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		151.760	99 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			98 %			
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN															
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		1.458	1 %									2 %			
Gesamt A + B		153.218	100 %									100 %			

1 Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann. Klimaschutz: CCM (Climate Change Mitigation), Anpassung an den Klimawandel: CCA (Climate Change Adaptation), Wasser- und Meeresressourcen: WTR (Water),

Kreislaufwirtschaft: CE (Circular Economy), Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung: PPC (Pollution Prevention and Control), biologische Vielfalt und Ökosysteme: BIO (Biodiversity and ecosystems).

2 Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Abweichend hierzu ist die Summe (Gesamt A + B) als Konzernkennzahl mit hinreichender Sicherheit (»Reasonable Assurance«) geprüft.

3 Erläuterung: J – Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N – Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL – »not eligible«, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

4 Erläuterung: EL – »eligible«, für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL – »not eligible«, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

5 Auf einen Aufriss der DNSH-Kriterien wurde an dieser Stelle verzichtet, da Tätigkeiten nur als taxonomiekonform ausgewiesen werden dürfen, wenn eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele ausgeschlossen wird.

In der nachfolgenden Tabelle wird der Umfang der Taxonomiefähigkeit und -konformität für die Umsatzerlöse je Umweltziel dargestellt:

Umsatzanteil/Gesamtumsatz¹

	Taxonomie- konform je Ziel	Taxonomie- fähig je Ziel
Klimaschutz (CCM)	14%	85%
Anpassung an den Klimawandel (CCA)	0%	0%
Wasser- und Meeresressourcen (WTR)	0%	0%
Kreislaufwirtschaft (CE)	0%	0%
Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (PPC)	0%	0%
Biologische Vielfalt und Ökosysteme (BIO)	0%	0%

Taxonomiefähigkeit der Umsatzerlöse

Für den Anteil der taxonomiefähigen Umsatzerlöse (siehe unter A. in der Tabelle Umsatzerlöse) werden die taxonomiefähigen Umsatzerlöse ins Verhältnis zu den Gesamtumsätzen des Konzerns gesetzt. Dabei berücksichtigt der Nenner die konsolidierten Umsatzerlöse der einzubeziehenden Konzerngesellschaften. Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlöse betrugen im Berichtsjahr 153.218 (2022: 150.017) Mio. € (vgl. Kapitel »Konzernabschluss« in Anmerkung 5 im Konzernanhang).

Für die Erhebung des Zählers wurden die Umsatzerlöse daraufhin untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung, dem Leasing bzw. der Finanzierung von

Fahrzeugen, dem Betrieb von Schnellladestationen oder aus dem Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen, die von der Mercedes-Benz Group von Dritten angekauft wurden, erzielt wurden. Dies trifft auf nahezu alle von der Mercedes-Benz Group erzielten Umsatzerlöse zu. Im Vorjahr waren die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen, die von der Mercedes-Benz Group von Dritten angekauft wurden, den Umsatzerlösen aus nicht taxonomiefähigen Tätigkeiten zugeordnet. Seit dem Berichtsjahr sind diese Umsätze der Wirtschaftstätigkeit 5.4 zugeordnet.

Taxonomiekonformität der Umsatzerlöse

Für die Ermittlung des taxonomiekonformen Anteils an Wirtschaftstätigkeiten (siehe unter A.1 in der Tabelle Umsatzerlöse) wurden zur Beurteilung eines wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz die Umsatzerlöse daraufhin untersucht, ob sie mit CO₂-armen Fahrzeugen erzielt wurden. Weiterhin wurde die Einhaltung von DNSH-Kriterien überprüft.

Für den weit überwiegenden Teil der Umsatzerlöse, insbesondere aus dem Neu- und Gebrauchtfahrzeuggeschäft sowie aus der Leasing- und Absatzfinanzierung, erfolgt eine direkte Zurechnung von Umsatzerlösen auf CO₂-arme Fahrzeuge. Bei weiteren Umsatzbestandteilen, insbesondere bei Umsätzen aus dem Ersatzteilgeschäft, aus Service- und Wartungsverträgen oder der Zuordnung mengenabhängiger Rabatte, ist eine Zuweisung zu CO₂-armen Fahrzeugen nicht unmittelbar möglich. Daher wurden in diesen Fällen für die verschiedenen Umsatzbestandteile geeignete Schlüsselungen auf Basis aktueller bzw. historischer Fahrzeugumsätze für die im Markt befindliche Flotte bzw. Produktionsmengen herangezogen. Im Berichtsjahr erhöhte sich der Anteil der taxonomiekonformen Umsatzerlöse auf 14 %¹. Gründe hierfür sind im Wesentlichen ein Absatzanstieg bei vollelektrischen Fahrzeugen sowie die Erweiterung des Produktportfolios für CO₂-arme Fahrzeuge.

Die folgenden Umsatzerlöse sind dabei aggregiert über die Wirtschaftstätigkeiten enthalten.

Umsatzerlöse

	2023			2022		
	Taxonomie- konforme Umsatzerlöse ¹	Gesamte Umsatzerlöse	Anteil taxonomie- konformer Umsatzerlöse ¹	Taxonomie- konforme Umsatzerlöse ¹	Gesamte Umsatzerlöse	Anteil taxonomie- konformer Umsatzerlöse ¹
	in Millionen €	in Millionen €	in %	in Millionen €	in Millionen €	in %
Umsatzerlöse nach IFRS 15	20.223	136.987	15%	14.419	136.008	11%
Sonstige Umsatzerlöse	800	16.231	5%	575	14.009	4%
Summe	21.023	153.218	14%	14.994	150.017	10%

¹ Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Investitionen

2023				Kriterien für einen wesentlichen Beitrag								2022		
					Anpassung an den Klima- wandel					DNSH-Kriterien (»Keine erheb- liche Beein- trächtigung«) ⁵	Mindest- schutz	Anteil taxonomie- konformer (A.1) oder taxonomie- fähiger (A.2) Investi- tionen	Kategorie: Ermög- lichende Tätigkeit	Kategorie: Übergangs- tätigkeit
Wirtschaftstätigkeiten	Code ¹	Investi- tionen ² in Mio. €	Investi- tionsanteil ² in %	Klima- schutz J; N; N/EL ³	Klima- wandel J; N; N/EL ³	Wasser J; N; N/EL ³	Kreislauf- wirtschaft J; N; N/EL ³	Umweltver- schmutzung J; N; N/EL ³	Biologische Vielfalt J; N; N/EL ³	J/N	J/N	in %	E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN														
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)														
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	4.605	21 %	J	N	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	20 %	E	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	585	3 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	2 %		
Infrastruktur für einen CO ₂ -armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr	CCM 6.15	30	0 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	-	E	
Investitionen ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		5.220	24 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	22 %		
davon ermöglichende Tätigkeit		4.635	22 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	20 %	E	
davon Übergangstätigkeit		0	0 %	0 %								0 %		T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)														
				EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴					
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	4.065	19 %	EL	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			22 %		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	CCM 6.5	12.186	57 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			56 %		
Investitionen taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform) (A.2)		16.251	76 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			78 %		
A. Investitionen taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		21.471	100 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			100 %		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN														
Investitionen nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		0	0 %									0 %		
Gesamt A + B		21.471	100 %									100 %		

¹ Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann. Klimaschutz: CCM (Climate Change Mitigation), Anpassung an den Klimawandel: CCA (Climate Change Adaptation), Wasser- und Meeresressourcen: WTR (Water), Kreislaufwirtschaft: CE (Circular Economy), Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung: PPC (Pollution Prevention and Control), biologische Vielfalt und Ökosysteme: BIO (Biodiversity and ecosystems).

² Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Abweichend hierzu ist die Summe (Gesamt A + B) als Konzernkennzahl mit hinreichender Sicherheit (»Reasonable Assurance«) geprüft.

³ Erläuterung: J – Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N – Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL – »not eligible«, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

⁴ Erläuterung: EL – »eligible«, für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit, N/EL – »not eligible«, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

⁵ Auf einen Aufriss der DNSH-Kriterien wurde an dieser Stelle verzichtet, da Tätigkeiten nur als taxonomiekonform ausgewiesen werden dürfen, wenn eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele ausgeschlossen wird.

In der nachfolgenden Tabelle wird der Umfang der Taxonomiefähigkeit und -konformität für die Investitionen je Umweltziel dargestellt:

Investitionsanteil/Gesamtinvestitionen¹

	Taxonomie- konform je Ziel	Taxonomie- fähig je Ziel
Klimaschutz (CCM)	24%	76%
Anpassung an den Klimawandel (CCA)	0%	0%
Wasser- und Meeresressourcen (WTR)	0%	0%
Kreislaufwirtschaft (CE)	0%	0%
Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (PPC)	0%	0%
Biologische Vielfalt und Ökosysteme (BIO)	0%	0%

¹ Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit («Limited Assurance») unterzogen.

Taxonomiefähigkeit der Investitionen

Für den Anteil der taxonomiefähigen Investitionen (siehe unter A. in der Tabelle Investitionen) werden die taxonomiefähigen Investitionen ins Verhältnis zu den relevanten Gesamtinvestitionen des Konzerns gesetzt.

Dabei werden im Nenner alle Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Nutzungsrechten nach IFRS 16 gemäß den Anlagespiegeln sowie die Zugänge zu den vermieteten Gegenständen einschließlich der Zugänge zu den genannten Vermögenswerten im Rahmen von Unternehmensakquisitionen berücksichtigt. Bei den vermieteten Gegenständen werden ausschließlich die von konzernexternen Händlern erworbenen Fahrzeuge einbezogen. Firmenwerte werden in die Betrachtung nicht einbezogen. Liegt eine Veräußerungsabsicht

vor, so werden Investitionen in langfristige Vermögenswerte bis zum erstmaligen Zeitpunkt der Klassifikation als zur Veräußerung bestimmt gemäß IFRS 5 berücksichtigt. Die relevanten Zugänge zu den einzubeziehenden Vermögenswerten betrugen im Berichtsjahr insgesamt 21.471 (2022: 18.369) Mio. € (vgl. Kapitel »Konzernabschluss« in den Anmerkungen 10, 11 und 12 im Konzernanhang). Zugänge, die aus einem Erwerb im Rahmen von Unternehmensakquisitionen resultieren, sind im Berichtsjahr von untergeordneter Bedeutung.

Nach der am 6. Oktober 2022 von der EU-Kommission veröffentlichten Bekanntmachung (2022/C 385/01) beinhaltet die Definition einer Wirtschaftstätigkeit die Erzielung eines Outputs. Entsprechend dem Geschäftsmodell der Mercedes-Benz Group wurden daher für die Ermittlung des Zählers die Investitionen dahingehend analysiert, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung von Fahrzeugen, mit dem Aufbau der Ladeinfrastruktur oder Beförderungslösungen für Personen oder Güter erfolgen. Dies ist für nahezu alle unsere Investitionen erfüllt.

Taxonomiekonformität der Investitionen

Für die Ermittlung des taxonomiekonformen Anteils an Wirtschaftstätigkeiten (siehe unter A.1 in der Tabelle Investitionen) wurden für die Beurteilung eines wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz die Investitionen daraufhin untersucht, ob sie mit CO₂-armen Fahrzeugen (Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5) bzw. mit Schnellladestationen (Wirtschaftstätigkeit 6.15) im Zusammenhang stehen. In der Tabelle »Investitionen« (S. 121) sind die taxonomiekonformen Investitionen, aggregiert über

alle Wirtschaftstätigkeiten, dargestellt. Weiterhin wurde die Einhaltung von DNSH-Kriterien überprüft.

Die Höhe des Anteils der taxonomiekonformen Investitionen an den Gesamtinvestitionen ist im Wesentlichen auf den unterproportionalen Anteil an taxonomiekonformen Fahrzeugen in den Zugängen bei den vermieteten Gegenständen zurückzuführen. Daher reflektiert dieser Anteil nur bedingt unsere Zukunftsinvestitionen in nachhaltige Produkte.

Bei einer Betrachtung der taxonomiekonformen Investitionen in immaterielle Vermögenswerte (im Wesentlichen aktivierte Entwicklungskosten) und Sachanlagen der Mercedes-Benz Group ergeben sich deutlich höhere Anteile an taxonomiekonformen Investitionen (Tabelle »Investitionen«).

Alle im Berichtsjahr im Zähler der Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 enthaltenen Investitionen der Mercedes-Benz Group beziehen sich auf Vermögenswerte oder Prozesse im Zusammenhang mit bereits bestehenden Technologien, die mit den bereits bestehenden taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 verbunden sind. Für den überwiegenden Teil der Investitionen im Industriegeschäft erfolgte eine direkte Zuordnung zu vollelektrischen Fahrzeugprojekten. Für Investitionen in CO₂-arme Plug-in-Hybride und Vermögenswerte, die sowohl zur Herstellung von Verbrennerfahrzeugen als auch zur Produktion CO₂-armer Fahrzeuge genutzt werden, wurden geeignete Schlüsse auf Basis geplanter Absatzzahlen auf der Ebene

der jeweiligen Baureihe bzw. der Fahrzeugplattform vorgenommen. Für Investitionen ohne direkten Bezug zum Herstellungsprozess wurden die entsprechenden Investitionen anhand geplanter Absatzzahlen CO₂-armer Fahrzeuge geschlüsselt. Für den Finanzdienstleistungsbereich sind die Zugänge zu den vermieteten Gegenständen direkt CO₂-armen Fahrzeugen zurechenbar. Der Anteil der taxonomiekonformen Investitionen bewegte sich prozentual mit 24%¹ auf Vorjahresniveau. Dabei ist bei den aktivierten Entwicklungskosten ein starker Zugang zu verzeichnen, dessen Effekt durch die höhere Grundgesamtheit an Investitionen im Vergleich zum Vorjahr kompensiert wird.

CapEx-Plan für die Wirtschaftstätigkeit 6.15

Für Investitionsausgaben, die zu einer Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten führen oder die Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten ermöglichen, muss ein vom Management verabschiedeter »Capital Expenditure« (CapEx)-Plan bestehen. Bei der Mercedes-Benz Group betrifft dies Investitionsausgaben, die für die Wirtschaftstätigkeit 6.15 Infrastruktur für einen CO₂-armen Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr (Ladeinfrastruktur) unter dem Umweltziel Klimaschutz voraussichtlich anfallen werden.

Im Rahmen der Unternehmensplanung, die die Perioden 2024 bis 2028 beinhaltet, verabschiedete der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG die geplanten Investitionsausgaben für den Bau der eigenen Mercedes-Benz Schnellladestationen. Der CapEx-Plan enthält insgesamt Investitionsausgaben in Höhe von rund 1,4 Mrd. € (davon entfallen auf das Berichtsjahr 30 Mio.€).

Investitionen

	2023			2022		
	Taxonomie-konforme Investitionen ¹	Gesamte Investitionen	Anteil taxonomie-konformer Investitionen ¹	Taxonomie-konforme Investitionen ¹	Gesamte Investitionen	Anteil taxonomie-konformer Investitionen ¹
	in Millionen €	in Millionen €	in %	in Millionen €	in Millionen €	in %
Immaterielle Vermögenswerte	2.764	4.513	61 %	1.874	3.480	54 %
Sachanlagen	1.768	3.718	48 %	1.507	3.421	44 %
Nutzungsrechte	130	469	28 %	391	923	42 %
Vermietete Gegenstände	558	12.771	4 %	285	10.545	3 %
Summe	5.220	21.471	24 %	4.057	18.369	22 %

¹ Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Betriebsausgaben

Wirtschaftstätigkeiten	Code ¹	2023		Kriterien für einen wesentlichen Beitrag						DNSH-Kriterien (»Keine erhebliche Beeinträchtigung«) ⁵	Mindestschutz	2022	Anteil taxonomie- konformer (A.1) oder taxonomie- fähiger (A.2) Betriebsaus- gaben	Kategorie: Ermög- lichende Tätigkeit	Kategorie: Übergangs- tätigkeit
		Betriebs- ausgaben ²	Anteil an Betriebs- ausgaben ²	Klima- schutz	Anpassung an den Klima- wandel	Wasser	Kreislauf- wirtschaft	Umweltver- schmutzung	Biologische Vielfalt						
		in Mio. €	in %	J; N; N/EL ³	J; N; N/EL ³	J; N; N/EL ³	J; N; N/EL ³	J; N; N/EL ³	J; N; N/EL ³	J/N	J/N	in %		E	T
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN															
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)															
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	2.336	32 %	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	35 %		E	
Betriebsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		2.336	32 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	35 %			
davon ermöglichende Tätigkeit		2.336	32 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	J	J	35 %		E	
davon Übergangstätigkeit		0	0 %	0 %								0 %			T
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)															
				EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴	EL; N/EL ⁴						
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	4.970	68 %	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			65 %			
Betriebsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform) (A.2)		4.970	68 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			65 %			
A. Betriebsausgaben taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		7.306	100 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %			100 %			
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN															
Betriebsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten		0	0 %									0 %			
Gesamt A + B		7.306	100 %									100 %			

¹ Der Code stellt die Abkürzung des jeweiligen Umweltziels dar, zu dem die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag leisten kann. Klimaschutz: CCM (Climate Change Mitigation), Anpassung an den Klimawandel: CCA (Climate Change Adaptation), Wasser- und Meeresressourcen: WTR (Water), Kreislaufwirtschaft: CE (Circular Economy), Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung: PPC (Pollution Prevention and Control), biologische Vielfalt und Ökosysteme: BIO (Biodiversity and ecosystems).

² Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

³ Erläuterung: J – Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N – Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL – »not eligible«, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

⁴ Erläuterung: EL – »eligible«, für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL – »not eligible«, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

⁵ Auf einen Aufriss der DNSH-Kriterien wurde an dieser Stelle verzichtet, da Tätigkeiten nur als taxonomiekonform ausgewiesen werden dürfen, wenn eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele ausgeschlossen wird.

In der nachfolgenden Tabelle wird der Umfang der Taxonomiefähigkeit und -konformität für die Betriebsausgaben je Umweltziel dargestellt:

Betriebsausgabenanteil/Gesamtbetriebsausgaben¹

	Taxonomie- konform je Ziel	Taxonomie- fähig je Ziel
Klimaschutz (CCM)	32%	68%
Anpassung an den Klimawandel (CCA)	0%	0%
Wasser- und Meeresressourcen (WTR)	0%	0%
Kreislaufwirtschaft (CE)	0%	0%
Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (PPC)	0%	0%
Biologische Vielfalt und Ökosysteme (BIO)	0%	0%

Taxonomiefähigkeit der Betriebsausgaben

Für den Anteil der taxonomiefähigen Betriebsausgaben (siehe unter A. in der Tabelle Betriebsausgaben) werden die taxonomiefähigen Betriebsausgaben ins Verhältnis zu den relevanten Betriebsausgaben des Konzerns gesetzt.

Dabei stellen die im Nenner zu berücksichtigenden Betriebsausgaben eine ausschließlich im Rahmen der Taxonomieberichterstattung ermittelte Kennzahl dar, da sie Bestandteile der einzelnen Funktionskosten sind. Zu den Betriebsausgaben zählen die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Kosten aus kurzfristigen Leasingverträgen. Darüber hinaus werden gemäß dem delegierten Rechtsakt zu Art. 8

Taxonomie-Verordnung Aufwendungen aus Gebäudesanierungsmaßnahmen sowie bestimmte Wartungs- und Reparaturmaßnahmen (im Wesentlichen Arbeits- und Materialkosten sowie bezogene Leistungen) bei Vermögenswerten des Sachanlagevermögens einbezogen. Diese Bestandteile der relevanten Betriebsausgaben wurden auf Basis von Wesentlichkeitsbetrachtungen ausschließlich bei den Produktionsgesellschaften erhoben.

Entsprechend der Vorgehensweise bei den Investitionen wurden auch hier für die Ermittlung des Zählers die relevanten Betriebsausgaben auf Basis der oben genannten Wesentlichkeitsbetrachtungen dahingehend untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung von Fahrzeugen stehen. Dies trifft auf die beschriebenen Betriebsausgaben zu.

Taxonomiekonformität der Betriebsausgaben

Für die Ermittlung des taxonomiekonformen Anteils an Wirtschaftstätigkeiten (siehe unter A.1 in der Tabelle Betriebsausgaben) wurden für die Beurteilung eines wesentlichen Beitrags zum Klimaschutz die Betriebsausgaben daraufhin untersucht, ob sie für CO₂-arme Fahrzeuge angefallen sind. Weiterhin wurde die Einhaltung von DNSH-Kriterien überprüft.

Die folgenden Betriebsausgaben sind dabei aggregiert über die Wirtschaftstätigkeiten enthalten:

Betriebsausgaben

2023						2022
	Taxonomie- konforme Betriebsausgaben ¹	Gesamte Betriebsausgaben	Anteil taxonomie- konformer Betriebsausgaben ¹	Taxonomie- konforme Betriebsausgaben ¹	Gesamte Betriebsausgaben	Anteil taxonomie- konformer Betriebsausgaben ¹
	in Millionen €	in Millionen €	in %	in Millionen €	in Millionen €	in %
Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten	2.089	6.230	34 %	2.149	5.602	38 %
Sonstige Betriebsausgaben	247	1.076	23 %	191	1.062	18 %
Summe	2.336	7.306	32 %	2.340	6.664	35 %

¹ Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten können anhand der Zuordnung zu vollelektrischen Fahrzeugprojekten überwiegend direkt in den Zähler eingerechnet werden. Für nicht unmittelbar zuordenbare Forschungs- und Entwicklungskosten (Baureihen oder Fahrzeugplattformen, die sowohl Plug-in-Hybride als auch reine Verbrennerfahrzeuge enthalten) wurden geeignete Schlüsselungen auf Basis erwarteter zukünftiger Absatzzahlen des CO₂-armen Anteils der Baureihe bzw. der Fahrzeugplattform vorgenommen. Für die weiteren Bestandteile der relevanten Betriebsausgaben konnte ebenfalls keine direkte Zurechnung zu CO₂-armen Fahrzeugen vorgenommen werden. Die Einbeziehung in den Zähler erfolgte auf Basis geeigneter Schlüsselungen anhand aktueller Produktionsumfänge. Der Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben betrug im Berichtsjahr 32 %¹. Grund für den geringeren Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben ist im Wesentlichen der Rückgang der auf die CO₂-armen Fahrzeuge entfallenen nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten bei gleichzeitigem Anstieg der gesamten nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten.

¹ Die Kennzahlen wurden im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit (»Limited Assurance«) unterzogen.

Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

Die **Mercedes-Benz Group** behauptete sich in einem herausfordernden und volatilen Marktumfeld dank der Normalisierung der weltweiten Automobilproduktion und der noch vorhandenen Auftragsbestände aus der Pandemiezeit erfolgreich. Der Umsatz lag in der Folge leicht über dem Vorjahreswert. Dies war insbesondere auf die verbesserte Preisdurchsetzung in den automobilen Segmenten zurückzuführen.

Der Konzern erzielte im abgelaufenen Jahr ein EBIT, das auf Niveau des Vorjahres lag. Zu Jahresbeginn war ein EBIT leicht unter dem Vorjahreswert erwartet worden. Vor allem aufgrund der positiven Ergebnisentwicklung im Segment Mercedes-Benz Vans konnte die EBIT-Prognose des Konzerns bereits unterjährig angehoben werden.

Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts konnte den Vorjahreswert in Folge eines geringeren Working Capitals als erwartet sogar deutlich übertreffen. Zu Jahresbeginn wurde mit einem Wert auf Vorjahresniveau gerechnet. Bereits unterjährig wurde die Prognose auf einen Wert leicht über Vorjahresniveau angehoben.

Im Berichtsjahr betrugen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen des Mercedes-Benz CO₂-Pools¹ in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) nach internen Ermittlungen 109 g/km und bewegten sich somit deutlich unter dem intern ermittelten Vorjahreswert von 115 g/km. Dabei ist zu berücksichtigen, dass in dem intern ermittelten Wert von 109 g/km erstmals Fahrzeuge des Gemeinschaftsunternehmens smart Automobile Co., Ltd. im Mercedes-Benz CO₂-Pool berücksichtigt wurden. Ohne Berücksichtigung dieser smart-Fahrzeuge lag der Wert mit 111 g/km nur leicht unter dem Vorjahreswert. Dies ist auf ein schwieriger als erwartetes Marktumfeld für elektrifizierte Fahrzeuge in Europa zurückzuführen.

Eine robuste Nachfrage nach Top-End und vollelektrischen Fahrzeugen von **Mercedes-Benz Cars** stützte die Absatz- und Umsatzentwicklung, die sich wie erwartet auf Vorjahresniveau bewegte.

Das Segment hatte eine bereinigte Umsatzrendite zwischen 12 und 14 % erwartet. Die vor allem in der ersten Jahreshälfte verbesserte Preisdurchsetzung in

Verbindung mit der weiterhin hohen Kostendisziplin führten zu einer bereinigten Umsatzrendite von 12,6 %. Damit bestätigte sich die Einschätzung zu Beginn des Jahres.

Auch die bereinigte Cash Conversion Rate lag mit 0,9 in der prognostizierten Bandbreite.

Die Sachinvestitionen, die zu Beginn des Jahres noch deutlich über dem Vorjahresniveau erwartet wurden, konnten durch die anhaltende Kostendisziplin auf Vorjahresniveau gehalten werden. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bewegten sich deutlich über dem Vorjahresniveau, da die auf Elektromobilität ausgerichteten neuen Plattform-Generationen mit dem damit verbundenen Antriebskonzept sowie die Fokussierung auf Digitalisierung und automatisiertes Fahren zu einem höheren als dem erwarteten Anstieg der Forschungs- und Entwicklungsleistungen führten. Das Unternehmen hatte mit Forschungs- und Entwicklungsleistungen leicht über dem Vorjahresniveau gerechnet.

¹ Der Mercedes-Benz CO₂-Pool beinhaltet neben Neuzulassungen von Mercedes-Benz Pkw Transporter, die als Personenkraftwagen zugelassen wurden, und seit dem Jahr 2023 Fahrzeuge des Gemeinschaftsunternehmens smart Automobile Co., Ltd. (smart-Fahrzeuge). Die durchschnittlichen CO₂-Emissionen werden unter Anwendung des WLTP-Typprüfverfahrens ermittelt.

Mercedes-Benz Vans kann auf ein außerordentlich erfolgreiches Jahr zurückblicken. Aus der weiterhin sehr hohen Nachfrage nach Mercedes-Benz Transportern resultierten ein Absatz und Umsatz deutlich über dem Vorjahr. Dies unterstreicht die Strategie der Fokussierung auf profitables Wachstum im Premiumsegment. Der Absatz war zu Jahresbeginn auf Vorjahresniveau erwartet worden; für den Umsatz wurde mit einem Wert leicht über dem Niveau des Vorjahres gerechnet.

Durch eine überzeugende Produktsubstanz, eine erheblich verbesserte Preisdurchsetzung, einen sehr vorteilhaften Produktmix, umfassende Initiativen zur Senkung der Kosten auf den Ebenen Produkt, Produktion und Unternehmen sowie eine Steigerung der Produktivität wurde eine bereinigte Umsatzrendite von 15,1% erreicht. Diese bewegte sich damit leicht oberhalb der unterjährig bereits deutlich angehobenen Bandbreite zwischen 13 und 15%.

Auch die bereinigte Cash Conversion Rate konnte infolge der deutlich positiveren Geschäftsentwicklung als noch zu Jahresbeginn erwartet auf 1,0 gesteigert werden.

Die Sachinvestitionen und die Forschungs- und Entwicklungsleistungen lagen wie erwartet deutlich über dem Vorjahresniveau.

Mercedes-Benz Mobility schloss das Jahr 2023 trotz rückläufiger Zinsmarge infolge höherer Zinssätze und erhöhtem Wettbewerb im Finanzdienstleistungssektor im Rahmen der Erwartung ab. Zusätzlich wurden die Geschäftsaktivitäten in Russland wie geplant veräußert, belasteten das Ergebnis jedoch negativ. Mit der Eröffnung erster Mercedes-Benz Charging Hubs im vierten Quartal wurde der Grundstein für ein konzerneigenes globales Schnellladenetzwirk gelegt.

Das Vertragsvolumen lag leicht über dem Niveau des Vorjahres. Zu Jahresbeginn ging Mercedes-Benz Mobility noch von einem leicht rückläufigen Vertragsvolumen aus. Die Hauptgründe für die Abweichung von der Prognose waren der Zuwachs im Bereich der Händlerfinanzierung sowie ein höheres durchschnittliches Finanzierungs- und Leasingvolumen bei Neuverträgen.

Der Umsatz bei Mercedes-Benz Mobility lag auf der Höhe des Vorjahres. Die ursprüngliche Prognose eines Niveaus deutlich unter Vorjahr konnte aufgrund höherer Kundeneinnahmen infolge der Weitergabe der gestiegenen Zinsen und eines höheren durchschnittlichen Finanzierungs- und Leasingvolumens bei Neuverträgen übertroffen werden.

Mit einer bereinigten Eigenkapitalrendite von 12,3% konnte die prognostizierte Bandbreite erreicht werden.

Vergleich Prognose für das Jahr 2023 mit der tatsächlichen Entwicklung

	Prognose für 2023	Unterjährige Anpassungen	Tatsächliche Entwicklung in 2023
Mercedes-Benz Group			
Umsatz	auf Vorjahresniveau		153.218 Mio. € (+2%) leicht über Vorjahresniveau
EBIT	leicht unter Vorjahresniveau	Q2: auf Vorjahresniveau	19.660 Mio. € (-4%) auf Vorjahresniveau
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	auf Vorjahresniveau	Q2: leicht über Vorjahresniveau	11.316 Mio. € (+39%) deutlich über Vorjahresniveau
CO ₂ -Emissionen Pkw-Neuwagenflotte in Europa	deutlich unter Vorjahresniveau		111 g/km (-3%) ohne smart-Fahrzeuge¹ leicht unter Vorjahresniveau 109 g/km (-5%) mit smart-Fahrzeugen¹ deutlich unter Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Cars			
Absatz	auf Vorjahresniveau		2.044.051 Fahrzeuge (+0%) auf Vorjahresniveau
Umsatz	auf Vorjahresniveau		112.756 Mio. € (+1%) auf Vorjahresniveau
Bereinigte Umsatzrendite	12–14 %		12,6 %
Bereinigte Cash Conversion Rate	0,8–1,0		0,9
Sachinvestitionen	deutlich über Vorjahresniveau		3.345 Mio. € (+2%) auf Vorjahresniveau
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	leicht über Vorjahresniveau	Q1: deutlich über Vorjahresniveau	9.099 Mio. € (+14%) deutlich über Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Vans			
Absatz	auf Vorjahresniveau	Q1: leicht über Vorjahresniveau Q2: deutlich über Vorjahresniveau	447.790 Fahrzeuge (+8%) deutlich über Vorjahresniveau
Umsatz	leicht über Vorjahresniveau	Q1: deutlich über Vorjahresniveau	20.288 Mio. € (+18%) deutlich über Vorjahresniveau
Bereinigte Umsatzrendite	9–11 %	Q1: 11–13 % Q2: 13–15 %	15,1 %
Bereinigte Cash Conversion Rate	0,5–0,7	Q1: 0,6–0,8 Q2: 0,7–0,9	1,0
Sachinvestitionen	deutlich über Vorjahresniveau		351 Mio. € (+76%) deutlich über Vorjahresniveau
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	deutlich über Vorjahresniveau		873 Mio. € (+58%) deutlich über Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Mobility			
Neugeschäft	leicht über Vorjahresniveau		62.014 Mio. € (+7%) leicht über Vorjahresniveau
Vertragsvolumen	leicht unter Vorjahresniveau	Q1: auf Vorjahresniveau	135.027 Mio. € (+2%) leicht über Vorjahresniveau
Umsatz	deutlich unter Vorjahresniveau	Q1: leicht unter Vorjahresniveau Q3: auf Vorjahresniveau	26.718 Mio. € (-1%) auf Vorjahresniveau
Bereinigte Eigenkapitalrendite	12–14 %		12,3 %

1 Im intern ermittelten Wert für das Jahr 2022 waren keine Fahrzeuge des Gemeinschaftsunternehmens smart Automobile Co., Ltd. (smart-Fahrzeuge) enthalten.

Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

Bericht nach §§ 315a, 289a HGB

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das gezeichnete Kapital der Mercedes-Benz Group AG zum 31. Dezember 2023 beträgt rund 3.070 Mio. €. Es ist eingeteilt in 1.069.837.447 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils rund 2,87 €. Gemäß § 67 Abs. 2 Aktiengesetz bestehen im Verhältnis zur Gesellschaft Rechte und Pflichten aus Aktien nur für und gegen den im Aktienregister Eingetragenen. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewähren alle Aktien die gleichen Rechte.

Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere aus den §§ 12, 53a ff., 118 ff. und 186 Aktiengesetz. Jede Aktie der Mercedes-Benz Group AG gewährt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenaus-schüttung. Hiervon ausgenommen sind von der Gesellschaft gehaltene eigene Aktien. Zum 31. Dezember 2023 befanden sich 28,9 Mio. Aktien im eigenen Bestand.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

Aus eigenen Aktien stehen der Gesellschaft keine Rechte, auch keine Stimmrechte, zu. In den Fällen des § 136 Aktiengesetz ist das Stimmrecht aus den betroffenen Aktien kraft Gesetzes ausgeschlossen.

Im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms von Mitarbeitern erworbene Aktien der Mercedes-Benz Group AG unterliegen bis zum Ende des auf das Erwerbsjahr folgenden Jahres einer Veräußerungssperre. Berechtigte aus den Performance-Phantom-Share-Plänen (PPSP) der Führungsebene 1 sowie berechnigte Vorstandsmitglieder sind nach Maßgabe der Planbedingungen und der sogenannten Stock Ownership Guidelines verpflichtet, bis zum Erreichen eines definierten Zielvolumens aus einem Teil der Planerlöse oder aus sonstigem Privatvermögen Aktien der Gesellschaft zu erwerben. Berechnigte der Führungsebene 1 sind verpflichtet, diese Aktien für die Dauer ihrer Zugehörigkeit zum Konzern zu halten. Für berechnigte Vorstandsmitglieder wurde die Haltedauer mit Wirkung zum 1. Januar 2023 auf zwei Jahre nach Beendigung des Dienstverhältnisses verlängert.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern sowie über die Änderung der Satzung

Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen auf der Grundlage der §§ 84 und 85 Aktiengesetz sowie des § 31 Mitbestimmungsgesetz. Gemäß § 84 Aktiengesetz werden die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt. Die erstmalige Bestellung erfolgt nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats für längstens drei Jahre. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig. Darüber hinaus beschloss der Aufsichtsrat im Jahr 2022 für Bestellungen und Wiederbestellungen ab einem Alter von 58 Jahren zu Beginn einer Amtszeit eine flexibel ausgestaltete weitere Verkürzung der Bestelldauer.

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

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

Eine Änderung der Satzung bedarf gemäß § 179 Aktiengesetz eines Hauptversammlungsbeschlusses und wird nach § 181 Abs. 3 Aktiengesetz mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

Änderungen der Satzung, die lediglich die Fassung betreffen, kann gemäß § 7 Abs. 2 der Satzung der Aufsichtsrat beschließen. Dieser ist auch ausdrücklich durch Hauptversammlungsbeschlüsse ermächtigt, die Fassung der Satzung entsprechend der jeweiligen Ausnutzung des Genehmigten Kapitals 2023 und des Bedingten Kapitals 2020 sowie nach Ablauf der jeweiligen Ermächtigungs- beziehungsweise Ausnutzungs- und Wandlungs-/Optionsfristen zu ändern.

Soweit nicht zwingende gesetzliche Vorschriften oder die Satzung etwas Abweichendes bestimmen, werden Beschlüsse der Hauptversammlung nach § 133 Aktiengesetz, § 16 Satz 1 und 2 der Satzung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen und gegebenenfalls mit einfacher Mehrheit des vertretenen Grundkapitals gefasst. Für die Abberufung eines von den Aktionären gewählten Aufsichtsratsmitglieds bedarf es gemäß § 16 Satz 3 der Satzung einer Mehrheit, die mindestens drei Viertel der abgegebenen Stimmen umfasst. Für eine Änderung des Unternehmensgegenstands ist gemäß § 179 Abs. 2 Aktiengesetz eine Mehrheit von drei Vierteln des vertretenen Grundkapitals erforderlich; von der Möglichkeit, hierfür eine größere Kapitalmehrheit zu bestimmen, wird in der Satzung kein Gebrauch gemacht.

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 5. April 2018 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 4. April 2023 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1 Mrd. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen und mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (Genehmigtes Kapital 2018). Bis zum Ende der Ermächtigungsfrist am 4. April 2023 wurde vom Genehmigten Kapital 2018 kein Gebrauch gemacht.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 3. Mai 2023 wurde der Vorstand erneut ermächtigt, das Grundkapital bis zum 2. Mai 2028 mit Zustimmung des Aufsichtsrats um bis zu insgesamt 1,0 Mrd. € gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2023). Die Ermächtigung ermöglicht unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch den Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre.

Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlage zum Zweck des Unternehmenserwerbs und bei Barkapitalerhöhungen, wenn der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien nicht wesentlich unterschreitet.

Auf die Summe der nach dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre gegen Bar- und/oder Sacheinlagen ausgegebenen Aktien darf rechnerisch ein Anteil von insgesamt nicht mehr als 10 % des Grundkapitals zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung entfallen.

Auf diese Grenze werden Aktien angerechnet, die (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts in direkter oder entsprechender Anwendung des §186 Abs. 3 Satz 4 Aktiengesetz ausgegeben oder veräußert werden und die (ii) zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. Wandlungs- oder Optionspflichten ausgegeben werden bzw. ausgegeben werden können oder müssen, sofern die Schuldverschreibungen nach dem Wirksamwerden dieser Ermächtigung in entsprechender Anwendung des §186 Abs. 3 Satz 4 Aktiengesetz unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre ausgegeben werden.

Vom Genehmigten Kapital 2023 wurde im Berichtszeitraum kein Gebrauch gemacht.

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 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens zehn Jahren zu begeben und den Inhabern beziehungsweise Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandel- beziehungsweise Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen die Beteiligung an anderen Unternehmen, begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- beziehungsweise Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen können einmalig oder mehrmals, insgesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und auch durch mit der Gesellschaft im Sinne der §§15 ff. Aktiengesetz verbundene Unternehmen begeben werden.

Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen. Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Ausgabe von Schuldverschreibungen gegen Sacheinlagen, insbesondere im Rahmen von

Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben und bei Ausgabe gegen Barleistung zu einem Ausgabepreis, der den theoretischen Marktwert der Schuldverschreibung nicht wesentlich unterschreitet.

Jede Ausgabe von Schuldverschreibungen unter Ausschluss des Bezugsrechts darf unter der Ermächtigung nur erfolgen, wenn der rechnerische Anteil am Grundkapital, der auf die Summe der neuen Aktien entfällt, die aufgrund einer solchen Schuldverschreibung auszugeben sind, 10 % des Grundkapitals im Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt ihrer Ausnutzung nicht überschreitet. Sofern während der Laufzeit der Ermächtigung bis zu ihrer Ausnutzung von anderen Ermächtigungen zur Ausgabe oder zur Veräußerung von Aktien der Gesellschaft oder zur Ausgabe von Rechten, die den Bezug von Aktien der Gesellschaft ermöglichen oder zu ihm verpflichten, Gebrauch gemacht und dabei das Bezugsrecht ausgeschlossen wird, ist dies auf die vorgenannte 10-%-Grenze anzurechnen.

Zur Bedienung der unter vorstehender Ermächtigung ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen beschloss die Hauptversammlung am 8. Juli 2020 ferner, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2020).

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

Mit weiterem Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand 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 mit Zustimmung des Aufsichtsrats 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 ausgegebener Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft sowie Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. Aktiengesetz verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

Auf die Summe der unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre verwendeten eigenen Aktien darf während der Laufzeit der Ermächtigung ein rechnerischer Anteil von insgesamt nicht mehr als 10 % des Grundkapitals im Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt ihrer Ausnutzung entfallen. Sofern während der Laufzeit der Ermächtigung bis zu ihrer Ausnutzung von anderen Ermächtigungen zur Ausgabe oder zur Veräußerung von

Aktien der Gesellschaft oder zur Ausgabe von Rechten, die den Bezug von Aktien der Gesellschaft ermöglichen oder zu ihm verpflichten, Gebrauch gemacht und dabei das Bezugsrecht ausgeschlossen wird, ist dies auf die vorgenannte 10-%-Grenze anzurechnen.

Im Umfang von bis zu 5 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten (Put- und Call-Optionen, Terminkäufe oder eine Kombination dieser Instrumente) zu erwerben, wobei die Laufzeit der Derivate 18 Monate nicht überschreiten darf und spätestens am 7. Juli 2025 enden muss.

Von der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien wurde im Berichtszeitraum Gebrauch gemacht. Am 16. Februar 2023 beschloss der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein Aktienrückkaufprogramm. Am 3. März 2023 wurde damit begonnen, eigene Aktien im Wert von bis zu 4 Mrd. € (ohne Nebenkosten) über einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren über die Börse zu erwerben. Die erworbenen Anteile sollen zu einem späteren Zeitpunkt eingezogen werden. Von März bis Dezember 2023 wurden im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms 28,9 Mio. eigene Aktien, entsprechend 2,7 % des Grundkapitals, zurückgekauft.

Wesentliche Vereinbarungen unter der Bedingung eines Kontrollwechsels

Die Mercedes-Benz Group AG schloss die im Folgenden aufgeführten wesentlichen Vereinbarungen ab, die Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels beinhalten, wie er unter anderem aufgrund eines Übernahmeangebots eintreten kann:

- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 11 Mrd. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsieht, dass (i) die Mercedes-Benz Group AG Tochtergesellschaft einer anderen Gesellschaft wird oder (ii) die Mercedes-Benz Group AG von einer oder mehreren handelnden Personen entweder einzeln oder gemeinschaftlich kontrolliert wird. Tochtergesellschaft im Sinn der syndizierten Kreditlinie bedeutet im Verhältnis zu einer Gesellschaft eine andere Gesellschaft, (i) die direkt oder indirekt von der erstgenannten Gesellschaft kontrolliert wird, (ii) bei der mehr als 50 % des gezeichneten Kapitals (oder sonstiges Eigenkapital) von der erstgenannten Gesellschaft direkt oder indirekt gehalten werden oder (iii) die eine Tochtergesellschaft einer anderen Tochtergesellschaft der erstgenannten Gesellschaft ist. Kontrolle im Sinn der syndizierten Kreditlinie bedeutet (i) das Recht, die Angelegenheiten einer Gesellschaft zu bestimmen, (ii) das Recht, die Zusammensetzung des Vorstands oder vergleichbarer Gremien zu kontrollieren oder (iii) das Recht, die Zusammensetzung des Aufsichtsrats (soweit durch die Gesellschafter gewählt) zu kontrollieren.

- ein Master Cooperation Agreement über eine weitreichende strategische Kooperation mit Renault S. A., Renault-Nissan B. V. und Nissan Motor Co., Ltd. sowie mit Mitsubishi Motors Corporation. Im Fall eines Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ist jede der anderen Parteien berechtigt, die Vereinbarung zu kündigen. Ein Kontrollwechsel im Sinn des Master Cooperation Agreements liegt vor, wenn ein Dritter oder mehrere gemeinsam agierende Dritte rechtlich oder wirtschaftlich direkt oder indirekt mindestens 50 % der Stimmrechte der entsprechenden Partei erwerben oder berechtigt sind, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen. Unter dem Master Cooperation Agreement wurden mehrere Kooperationsverträge zwischen der Mercedes-Benz Group AG einerseits und Renault und/oder Nissan andererseits abgeschlossen, die für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündigungsrecht für die andere Vertragspartei vorsehen. Mit Ausnahme des Master Cooperation Agreements wurden die entsprechenden Kooperationsverträge 2019 von der damaligen Daimler AG auf die Mercedes-Benz AG übertragen.
- einen Vertrag mit der BAIC Motor Co., Ltd. über ein gemeinsames Beteiligungsunternehmen zur Herstellung und zum Vertrieb von Pkw der Marke Mercedes-Benz in China, in dem der BAIC Motor Co., Ltd. das Recht zur Kündigung oder zur Ausübung einer Put-, oder einer Call-Option für den Fall eingeräumt wird, dass eine dritte Partei ein Drittel oder mehr der Stimmrechte an der Mercedes-Benz Group AG erwirbt.

- einen Vertrag zwischen der Mercedes-Benz Group AG, der BMW AG und der Audi AG über den Erwerb der Gesellschaften der HERE-Gruppe und die damit zusammenhängende Gründung der There Holding B. V. Dieser Vertrag sieht für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei die Verpflichtung vor, ihre Anteile an der There Holding B. V. den anderen Gesellschaftern zum Kauf anzubieten. Ein Kontrollwechsel liegt in Bezug auf die Mercedes-Benz Group AG vor, wenn eine Person die Kontrolle über die Mercedes-Benz Group AG übernimmt, wobei Kontrolle definiert ist als (i) das Innehaben von oder die Kontrolle von mehr als 50 % der Stimmrechte, (ii) die Möglichkeit, mehr als 50 % der auf Hauptversammlungen ausübenden Stimmrechte zu allen oder nahezu allen Angelegenheiten zu steuern, oder (iii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder von Vorstand oder Aufsichtsrat zu bestimmen. Des Weiteren liegt ein Kontrollwechsel vor, wenn Wettbewerber der HERE-Gruppe beziehungsweise bestimmte mögliche Wettbewerber der HERE-Gruppe aus der Technologiebranche mindestens 25 % an der Mercedes-Benz Group AG erwerben. Wenn keine der anderen Parteien diese Anteile übernimmt, haben die anderen Parteien das Recht, die Auflösung der There Holding B. V. zu beschließen.
- eine Vereinbarung zwischen der Mercedes-Benz Group AG und der BMW AG, die grundsätzliche Regelungen für Joint Ventures zwischen der Mercedes-Benz Mobility Services GmbH und Konzerngesellschaften der BMW AG auf dem Gebiet der Mobilitätsdienstleistungen enthält (je ein Joint Venture auf den Gebieten Ride-Hailing und Charging sowie ein Joint

Venture, das als Holding für die benannten Joint Ventures aufgesetzt ist). Der Kontrollwechsel ist definiert als die Übernahme von mehr als 50 % der Stimmrechte oder der Anteile sowie der Abschluss eines Beherrschungsvertrags über die Mercedes-Benz Group AG durch eine dritte Partei. Für den Fall eines Kontrollwechsels sieht der Vertrag Mechanismen vor, die zum Alleinerwerb durch einen der beiden Gesellschafter führen können (Shoot-out-Prozess).

Prognosebericht

Die im Kapitel »Prognosebericht« getroffenen Aussagen basieren auf der vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats verabschiedeten Planung der Mercedes-Benz Group für das Jahr 2024. Grundlage dieser Planung sind die vom Unternehmen gesetzten Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Automobilmärkte. Dabei handelt es sich um Einschätzungen des Konzerns, die sich auf Analysen verschiedener renommierter Wirtschaftsforschungsinstitute, internationaler Organisationen und Branchenverbände sowie auf interne Marktanalysen der Vertriebsgesellschaften des Konzerns stützen.

Die Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Automobilmärkte sind weiterhin von außergewöhnlicher Unsicherheit geprägt. Neben unerwarteten makroökonomischen Entwicklungen können insbesondere aus geopolitischen und handelspolitischen Ereignissen Unsicherheiten für die Weltwirtschaft und die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz Group entstehen. Hierzu zählen unter anderem der aktuelle Nahostkonflikt, der Russland-Ukraine-Krieg und weitere mögliche regionale Krisen. Darüber hinaus sind vor allem eine Verschärfung der Spannungen zwischen den USA und China sowie eine weitere Eintrübung der politischen Beziehungen zwischen der Europäischen Union und China als Unsicherheitsfaktoren zu nennen.

Neuerliche Störungen der Lieferketten und insbesondere Verfügbarkeitsengpässe kritischer Komponenten bleiben wesentliche Risikofaktoren. Auch stark steigende Energie- und Rohstoffpreise, höher als erwartet ausfallende Inflationsraten und Zinsen, mögliche Verwerfungen an den Finanzmärkten sowie eine noch ausgeprägtere Abschwächung des Wirtschaftswachstums einzelner Regionen oder weltweit können Einfluss auf die Entwicklung der Weltwirtschaft und der Automobilmärkte haben.

Die Risiken und Chancen, die sich aus Abweichungen von den im Folgenden prognostizierten Entwicklungen der Weltwirtschaft und der Automobilmärkte ergeben können, sind im »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben.

Über den kontinuierlichen Planungsprozess stellt der Konzern sicher, dass sich bietende Chancen genutzt werden können und auf unerwartete Risiken entsprechend reagiert werden kann und so die Erwartungen für den Geschäftsverlauf jeweils an die aktuellen Prognosen bezüglich der Entwicklung der Automobilmärkte angepasst werden können.

Weltwirtschaft und Automobilmärkte

Weltwirtschaft

Für das Jahr 2024 geht der Konzern davon aus, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft weiter verlangsamen wird. Getrieben wird diese Verlangsamung vor allem durch die großen Industrieländer, deren wirtschaftliche Entwicklung mindestens in der ersten Jahreshälfte durch anhaltend hohe Zinsen geprägt sein dürfte. Dagegen wurde in zahlreichen Schwellenländern der Zinssenkungszyklus schon im Jahr 2023 eingeleitet, was die dortige Konjunktur unterstützen sollte.

In der Eurozone ist vor dem Hintergrund fehlender geld- und fiskalpolitischer Impulse besonders in der ersten Jahreshälfte eine nach wie vor schwache konjunkturelle Entwicklung zu erwarten. Vor allem für die Industrie ist angesichts der unzureichenden Auftragslage und anhaltend hoher Zinsen keine nennenswerte Erholung absehbar. Im Gesamtjahr sollte die Wirtschaftsleistung ähnlich wie im Vorjahr nur geringfügig zulegen.

In den USA dürften die zurückliegenden Zinserhöhungen ihre dämpfende Wirkung zunehmend entfalten, da sie anders als im Vorjahr nicht mehr durch unterstützende Fiskalmaßnahmen abgefedert werden. Im Gesamtjahr erwartet die Mercedes-Benz Group für die US-Wirtschaft ein entsprechend geringeres Wachstum als im Vorjahr.

Die chinesische Volkswirtschaft dürfte auch im Jahr 2024 durch die fortgesetzte Konsolidierung des Immobiliensektors und eine zurückhaltende Nachfrage aus dem Ausland gebremst werden und damit insgesamt weniger wachsen als im Vorjahr.

In Anbetracht dieser Entwicklungen dürfte das Wachstum der Weltwirtschaft in diesem Jahr mit 2 bis 2,5 % deutlich unter dem langfristigen Durchschnitt bleiben. Dies gilt insbesondere, da in diesem Jahr keine nennenswerten positiven Impulse durch staatliche Konjunkturstimuli oder einen weiteren Rückgang bei Energie- und Rohstoffpreisen zu erwarten sind.

Automobilmärkte

Diese verhaltenen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen dürften das Wachstum der weltweiten Automobilmärkte zunehmend belasten. Nachdem im vergangenen Jahr die Normalisierung der weltweiten Automobilproduktion und die während der COVID-19-Pandemie aufgebauten Auftragsbestände die Absatzentwicklung auf den Märkten noch stützten, dürfte nun die schwächere Nachfrage von Kundenseite mehr und mehr zum Tragen kommen.

Vor diesem Hintergrund ist für den weltweiten **Pkw-Markt** im Vergleich zum Vorjahr nur mit einem leichten Zuwachs zu rechnen. Nach dem zweistelligen Anstieg des Vorjahres ist für Europa für das laufende Jahr lediglich von einem Marktvolumen leicht über dem Vorjahresniveau auszugehen. Der US-amerikanische Markt für Pkw und als leichte Nutzfahrzeuge zugelassene Vans und SUVs dürfte sich ebenfalls leicht über dem Vorjahresniveau bewegen. Auch in China ist mit einem leichten Marktzuwachs zu rechnen.

Auf wichtigen **Transportermärkten** wird sich das Wachstum im Jahr 2024 voraussichtlich merklich verlangsamen. In Europa dürfte sich das Marktsegment der mittelgroßen und großen Transporter in Summe auf dem Vorjahresniveau bewegen. Für das Segment der kleinen Transporter in Europa wird mit einem leichten Anstieg gerechnet. Der US-amerikanische Markt für große Transporter wird voraussichtlich das gleiche Niveau erreichen wie im Vorjahr. In China ist für das Marktsegment der mittelgroßen Transporter hingegen von einem deutlichen Zuwachs auszugehen.

Prognose der bedeutsamen Leistungsindikatoren

Mercedes-Benz Group

Die Mercedes-Benz Group erwartet, dass sich der **Umsatz** des Konzerns im Jahr 2024 auf Vorjahresniveau bewegen wird.

In einem weiterhin anspruchsvollen Marktumfeld rechnet der Konzern auf Basis der Entwicklung der Segmente mit einem **EBIT** leicht unter dem Vorjahresniveau.

Der im Jahr 2023 erreichte **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** lag auf einem sehr hohen Niveau. Zudem planen die automobilen Segmente Sachinvestitionen, die deutlich über dem Vorjahresniveau liegen. Daher geht die Mercedes-Benz Group davon aus, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts im Jahr 2024 leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird.

Mercedes-Benz Cars

Mercedes-Benz Cars erwartet, dass sich der **Absatz** im Jahr 2024 auf Vorjahresniveau bewegen wird. Der **Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV)** am Gesamtabsatz wird sich dabei voraussichtlich in einer Bandbreite zwischen 19 und 21% bewegen.

Die **Umsatzentwicklung** für Mercedes-Benz Cars folgt der Absatzprognose und wird auf Vorjahresniveau erwartet.

Bei einer stabilen Preisdurchsetzung und rückläufigen Rohstoffpreisen, aber auch inflations- und nachfragebedingten Mehrkosten in der Lieferkette sowie einem leichten Rückgang des Gebrauchtwagengeschäfts, rechnet Mercedes-Benz Cars auf Basis der erwarteten Absatzentwicklung mit einer **bereinigten Umsatzrendite** zwischen 10 und 12%.

Die **bereinigte Cash Conversion Rate** für Mercedes-Benz Cars wird sich voraussichtlich für das Jahr 2024 in einer Bandbreite zwischen 0,8 und 1,0 bewegen.

Mercedes-Benz Cars erwartet im Jahr 2024 eine deutliche Erhöhung der **Sachinvestitionen**. Wesentliche Treiber sind vor allem Investitionen in neue Fahrzeugarchitekturen, in die Elektrifizierung des Produktportfolios sowie in den Ausbau der Digitalisierung.

Die Transformation hin zu einer nachhaltigen Geschäftsstrategie führt dazu, dass die **Forschungs- und Entwicklungskosten** im Jahr 2024 voraussichtlich auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden.

Mercedes-Benz Vans

Mercedes-Benz Vans erwartet, dass sich der **Absatz** im Jahr 2024 aufgrund makroökonomischer Unsicherheiten leicht unter Vorjahresniveau bewegen wird. Durch die vollelektrischen Modelle eCitan, EQT (WLTP: Energieverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 20,7–19,3; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A) und den neuen eSprinter wird eine Steigerung des **Anteils elektrifizierter Fahrzeuge (xEV)** am Gesamtabsatz auf 6 bis 8% erwartet.

Infolge der Fokussierung auf profitables Wachstum rechnet Mercedes-Benz Vans damit, dass sich der **Umsatz** im Jahr 2024 auf Vorjahresniveau bewegen wird.

Positive Effekte ergeben sich aus der weiterhin hohen Kostendisziplin, während gegenläufig Vorleistungen für die neue vollelektrische Van-Architektur VAN.EA belastend wirken. In Summe ergibt sich damit eine geplante **bereinigte Umsatzrendite** zwischen 12 und 14%.

Die **bereinigte Cash Conversion Rate** für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans wird in einer Bandbreite von 0,6 bis 0,8 erwartet.

Mercedes-Benz Vans erwartet im Jahr 2024 eine deutliche Erhöhung der **Sachinvestitionen**. Wesentlicher Grund für den Anstieg ist die weitere Transformation zur vollelektrischen Mercedes-Benz Vans-Flotte der nächsten Generation.

Auch im Bereich der **Forschungs- und Entwicklungsleistungen** erwartet Mercedes-Benz Vans einen deutlichen Anstieg für das Jahr 2024. Die Schwerpunktthemen in der Forschung und Entwicklung sind die elektrischen Antriebe, das automatisierte Fahren sowie die Digitalisierung.

Mercedes-Benz Mobility

Mercedes-Benz Mobility rechnet für das Jahr 2024 bei leicht steigendem **Neugeschäft** mit einem **Vertragsvolumen** und **Umsatz** auf Vorjahresniveau.

Die **bereinigte Eigenkapitalrendite** wird im Jahr 2024 in einer Bandbreite zwischen 10 und 12% erwartet. Der prognostizierte Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist im Wesentlichen auf einen erwarteten Rückgang im Zinsergebnis und Aufwendungen für den weiteren Ausbau der Charging-Aktivitäten zurückzuführen.

Dividende

Im Sinn einer nachhaltigen Dividendenpolitik orientiert sich die Mercedes-Benz Group bei der Bemessung der Dividende grundsätzlich an einer Ausschüttungsquote von 40 % des auf die Mercedes-Benz Group Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. Zusätzlich wird die Höhe des Free Cash Flows aus dem Industriegeschäft bei der Bemessung der Dividende berücksichtigt.

Vorstand und Aufsichtsrat werden der am 8. Mai 2024 stattfindenden Hauptversammlung vorschlagen, für das Jahr 2023 eine Dividende von 5,30 (2022: 5,20) € pro dividendenberechtigter Aktie auszuschütten. Dies entspricht - vorbehaltlich weiterer Aktienrückkäufe bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024 - einer Gesamtausschüttung von 5,5 (2022: 5,6) Mrd. €.

Prognostizierte Kennzahlen für das Jahr 2024

	Berichtsjahr 2023	Prognose 2024
Mercedes-Benz Group		
Umsatz ¹	153.218 Mio. €	auf Vorjahresniveau
EBIT ¹	19.660 Mio. €	leicht unter Vorjahresniveau
Free Cash Flow des Industriegeschäfts ¹	11.316 Mio. €	leicht unter Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Cars		
Absatz ¹	2.044.051 Fahrzeuge	auf Vorjahresniveau
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) ^{1, 2}	20 %	19–21 %
Umsatz	112.756 Mio. €	auf Vorjahresniveau
Bereinigte Umsatzrendite	12,6 %	10–12 %
Bereinigte Cash Conversion Rate	0,9	0,8–1,0
Sachinvestitionen ¹	3.345 Mio. €	deutlich über Vorjahresniveau
Forschungs- und Entwicklungsleistungen ¹	9.099 Mio. €	auf Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Vans		
Absatz ¹	447.790 Fahrzeuge	leicht unter Vorjahresniveau
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge (xEV) ^{1, 2}	5 %	6–8 %
Umsatz	20.288 Mio. €	auf Vorjahresniveau
Bereinigte Umsatzrendite	15,1 %	12–14 %
Bereinigte Cash Conversion Rate	1,0	0,6–0,8
Sachinvestitionen ¹	351 Mio. €	deutlich über Vorjahresniveau
Forschungs- und Entwicklungsleistungen ¹	873 Mio. €	deutlich über Vorjahresniveau
Mercedes-Benz Mobility		
Neugeschäft ¹	62.014 Mio. €	leicht über Vorjahresniveau
Vertragsvolumen	135.027 Mio. €	auf Vorjahresniveau
Umsatz	26.718 Mio. €	auf Vorjahresniveau
Bereinigte Eigenkapitalrendite ¹	12,3 %	10–12 %

¹ Bedeutsamster Leistungsindikator.

² Ersetzt ab dem Jahr 2024 den bisherigen bedeutsamsten Leistungsindikator CO₂-Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte in Europa.

Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Die Mercedes-Benz Group konzentriert sich auch in den kommenden Jahren auf profitables Wachstum im Markt der Luxusfahrzeuge und Premium-Transporter sowie deren Absatzfinanzierung. Durch die Fokussierung auf die Fahrzeuge der Produktkategorien Top-End und Core geht der Konzern davon aus, auch in einem herausfordernden Marktumfeld nachhaltig gute Ergebnisse erzielen zu können.

Um die hohen Vorleistungen für die notwendige Transformation in eine vollelektrische Zukunft zu ermöglichen, setzt die Mercedes-Benz Group die Effizienzmaßnahmen konsequent fort. Durch die sukzessive und nachhaltige Verbesserung der Preis- und Produktpositionierung, insbesondere auch des elektrifizierten Portfolios, geht der Konzern davon aus, die zukünftigen Herausforderungen im Zuge der Transformation in eine vollelektrische Zukunft erfolgreich meistern zu können.

Vor diesem Hintergrund und gestützt auf die Markenstärke und Innovationskraft des Unternehmens blickt die Mercedes-Benz Group insgesamt mit Zuversicht auf das Jahr 2024.

Risiko- und Chancenbericht

Die Mercedes-Benz Group ist einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die mit dem unternehmerischen Handeln der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen verbunden sind oder sich aus externen Einflüssen ergeben. Unter einem Risiko versteht das Unternehmen die Gefahr, dass Ereignisse, Entwicklungen oder Handlungen den Konzern oder eines der Segmente daran hindern, die Ziele zu erreichen. Die Risiken umfassen sowohl monetäre als auch nicht monetäre Risiken.

Gleichzeitig ist es wichtig, Chancen zu identifizieren, um die Wettbewerbsfähigkeit der Mercedes-Benz Group zu sichern und auszubauen. Als Chance bezeichnet das Unternehmen die Möglichkeit, aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen die geplanten Ziele des Konzerns oder eines Segments zu sichern oder zu übertreffen.

Um unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und aktiv zu steuern, setzt der Vorstand angemessene und wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme ein, die in einem Risiko- und Chancenmanagementsystem gebündelt sind. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen erfolgt nicht.

Risiko- und Chancenmanagementsystem sowie internes Kontrollsystem

Überblick über das Kontroll- und Überwachungssystem der Mercedes-Benz Group

Die Mercedes-Benz Group richtet sich gesamtheitlich nach dem Drei-Linien-Modell aus, um ein integriertes Kontroll- und Überwachungssystem zu gewährleisten.

Die **operativen Einheiten** in Form der einzelnen Segmente, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften des Konzerns bilden die erste Linie. Ihre Aufgabe ist es, die Umsetzung interner und externer Vorgaben sicherzustellen, und sie sind für die Durchführung von Kontrollen, das operative Risikomanagement sowie für die Risikomanagementprozesse in ihren jeweiligen Einheiten verantwortlich.

In der zweiten Linie agieren das Risikomanagementsystem, das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem, das Compliance-Management-System, die

Konzernsicherheit sowie Global Cyber & Information Security als **Governance-Funktionen**.

Sie definieren entsprechende Mindestvorgaben und Standards für Methoden, Prozesse und Systeme zur Anwendung in der ersten Linie und setzen den Rahmen für die Zusammenarbeit. Zu ihren Aufgaben gehören auch die regelmäßige Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat. Zudem unterstützen sie die erste Linie bei der entsprechenden Umsetzung.

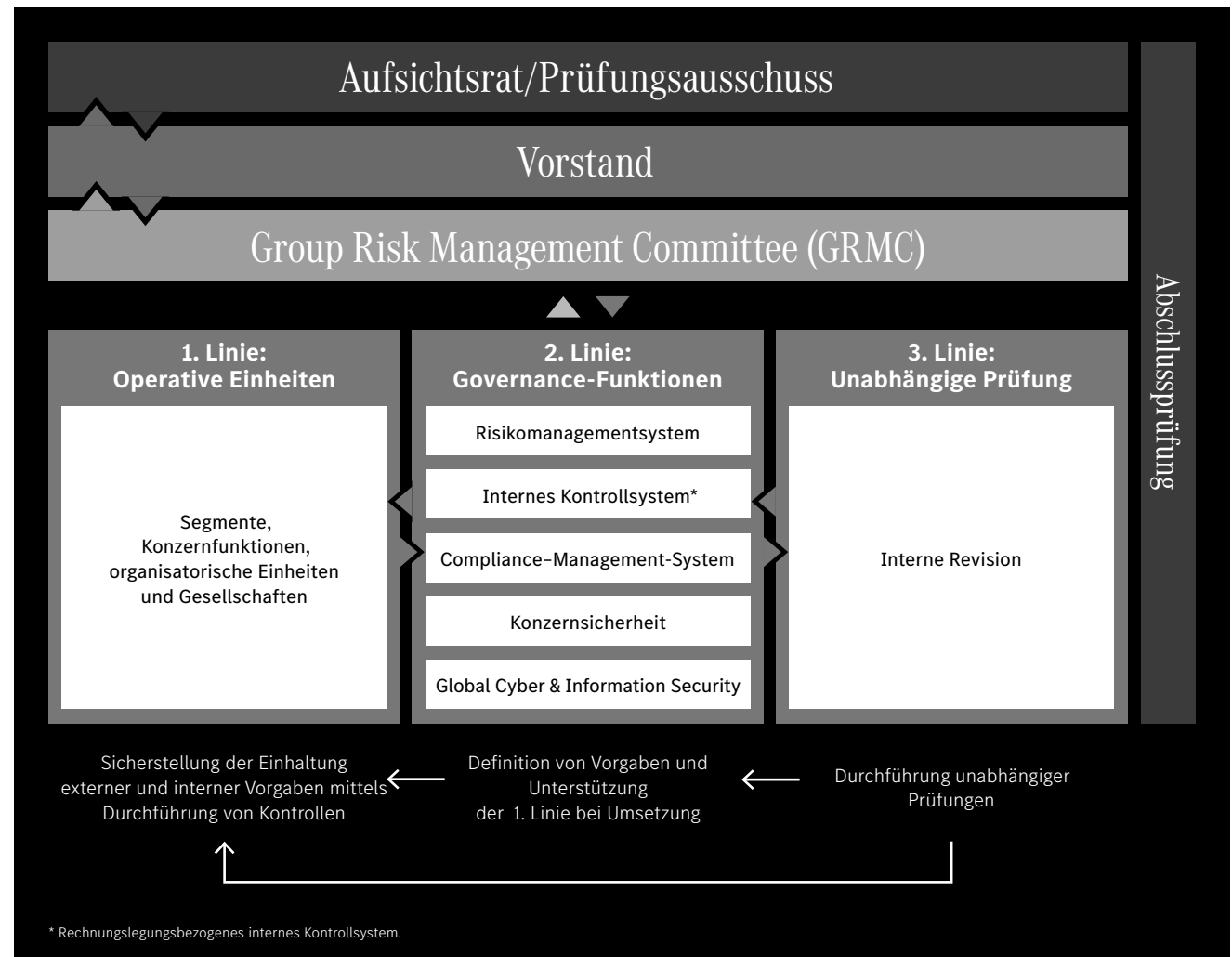
In der dritten Linie überwacht die **Interne Revision** durch unabhängige und risikoorientierte Prüfungen die Angemessenheit und Wirksamkeit der implementierten Prozesse sowie der Governance-Funktionen der ersten und zweiten Linie. Sie prüft, ob gesetzliche Rahmenbedingungen und konzerninterne Richtlinien für das Kontroll- und Risikomanagementsystem des Konzerns eingehalten werden und die dazugehörigen Prozesse angemessen ausgestaltet sind. Bei Bedarf werden Maßnahmen in Kooperation mit dem jeweiligen Management initiiert.

Für die kontinuierliche Verbesserung sowie die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems (einschließlich des Compliance-Management-Systems) gemessen am Umfang der Geschäftstätigkeit und der

Risikolage des Konzerns ist das **Group Risk Management Committee (GRMC)** zuständig. Es wird von den für die Ressorts Finanzen & Controlling/Mercedes-Benz Mobility sowie Integrität, Governance & Nachhaltigkeit zuständigen Mitgliedern des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG geleitet. Neben diesen gehören dem GRMC zum 31. Dezember 2023 Vertreter der Bereiche Mercedes-Benz Group Finance, der Rechtsabteilung, des Compliance-Bereichs, der Konzernsicherheit, von Global Cyber & Information Security sowie das für Finanzen zuständige Vorstandsmitglied der Mercedes-Benz Mobility AG an. Die Interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

Der **Vorstand**, **Prüfungsausschuss** und der **Aufsichtsrat** werden regelmäßig sowie anlassbezogen über potenzielle wesentliche Kontrollschwächen, die Angemessenheit und Wirksamkeit der eingerichteten Kontrollen sowie die Risikolage informiert. Die Überwachung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems einschließlich deren Angemessenheit und Wirksamkeit obliegt dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG sowie den Aufsichtsräten der Mercedes-Benz AG und der Mercedes-Benz Mobility AG.

Der **Abschlussprüfer** prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können; zudem berichtet er dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat im Rahmen der Abschlussprüfung über wesentliche



festgestellte Schwächen des rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Risiko- und Chancenmanagementsystem

Mit dem **Risikomanagementsystem** sollen bestandsgefährdende und andere wesentliche, den Erfolg des Unternehmens gefährdende Risiken systematisch und kontinuierlich identifiziert, bewertet, gesteuert, überwacht und dokumentiert werden, um die Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen zu erhöhen. Dies umfasst auch Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Umweltbelangen, Arbeitnehmerbelangen sowie Sozialbelangen (Environment, Social and Governance – ESG).

Das **Chancenmanagementsystem** der Mercedes-Benz Group ist an das Risikomanagementsystem angelehnt. Ziel des Chancenmanagements ist es, die im Rahmen der Geschäftstätigkeit durch positive Entwicklungen möglichen Chancen frühzeitig zu erkennen und diese durch geeignete Maßnahmen möglichst optimal für das Unternehmen zu nutzen. Durch das Ergreifen von Chancen sollen geplante Ziele abgesichert oder übertroffen werden.

Das Risiko- und Chancenmanagementsystem ist in das wertorientierte Führungs- und Planungssystem der Mercedes-Benz Group eingebettet und fester Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und

Berichterstattungsprozesses in den Gesellschaften, Segmenten und Konzernfunktionen.

Die Verantwortung für das operative Risikomanagement sowie für die Risikomanagementprozesse liegt in der ersten Linie und damit in den Segmenten, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften. Diese berichten turnusmäßig die konkreten Risiken und Chancen an ihre übergeordnete Einheit. Wesentliche, unerwartet auftretende Risiken sind unverzüglich zu melden. Die Steuerung der Risiken und Chancen findet im Unternehmen durch Maßnahmen der verantwortlichen Bereiche statt. Die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme wird vor ihrer Umsetzung bewertet.

Das mögliche Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit aller Risiken und Chancen sowie die zugehörigen, eingeleiteten Maßnahmen werden kontinuierlich überwacht. Die Informationen werden an das Konzernrisikomanagement für die Berichterstattung an Vorstand, Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat weitergegeben. Die Mercedes-Benz Group AG überwacht im Rahmen ihrer Rechts-, Ordnungs- und Compliance-Funktionen die Segmente bei der Umsetzung.

Im Rahmen der Planung werden Risiken und Chancen mit einem Betrachtungshorizont von bis zu fünf Jahren erfasst. Sachverhalte, die bereits vollständig planerisch berücksichtigt sind oder für die eine Rückstellung gebucht wurde, werden im Zusammenhang mit dem Risikomanagementprozess nicht betrachtet. Darüber hinaus werden auch strategische Risiken und Chancen im Risikomanagementprozess berücksichtigt.

Der Risiko- und Chancenbericht bezieht sich auf das Jahr 2024. Die Erfassung der Einzelrisiken und -chancen erfolgt auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und des möglichen Ausmaßes der Risiken und Chancen mit Wirkung auf die Mercedes-Benz Group. Durch Multiplikation von Eintrittswahrscheinlichkeit und möglichem Ausmaß ergibt sich der Erwartungswert, der die Grundlage für die Einordnung in Risiko- und Chancenkategorien bildet. Grundsätzlich erfolgt die Quantifizierung der Risiken und Chancen im vorliegenden Bericht durch die zusammenfassende Darstellung der Erwartungswerte der Einzelrisiken und -chancen in Kategorien. Die Bewertung der Risiko- und Chancenhöhe erfolgt sowohl unter Berücksichtigung geplanter als auch bereits wirksamer risikoreduzierender Maßnahmen (Nettobetrachtung) und wird, soweit nicht abweichend gekennzeichnet, in Relation zum EBIT betrachtet.

Das Risiko- und Chancenmanagement ist am Grundsatz der Vollständigkeit ausgerichtet, das heißt, alle identifizierten Risiken und Chancen fließen über die operativen Einheiten der Segmente, die bedeutenden assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie die zentralen Bereiche in den Risikomanagementprozess ein. Der Konsolidierungskreis des Risiko- und Chancenmanagements entspricht grundsätzlich dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses.

Zur **Beurteilung der Risikotragfähigkeit** des Konzerns werden die potenziellen Ergebnisauswirkungen der Risiken unter Berücksichtigung von Korrelationseffekten mittels einer Monte-Carlo-Simulation (Konfidenzniveau: 99 %) analysiert. Die Risiken werden dabei dem bilanzierten Eigenkapital der Mercedes-Benz Group als Risikodeckungsmasse gegenübergestellt.

Bei der Identifikation **nachhaltigkeitsbezogener Risiken und Chancen** orientiert sich die Mercedes-Benz Group AG an den durch die Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Themen und schließt somit die Handlungsfelder der nachhaltigen Geschäftsstrategie mit ein, welche mit konkreten Zielen belegt sind. Unter nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen werden Bedingungen, Ereignisse oder Entwicklungen im Zusammenhang mit Umweltbelangen, Arbeitnehmerbelangen sowie Sozialbelangen (Environment, Social und Governance – ESG) verstanden, deren Eintreten sich tatsächlich oder potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie auf die Reputation der Mercedes-Benz Group auswirken kann. ESG-bezogene Risiken, die mit der Geschäftstätigkeit, den Geschäftsbeziehungen und den Produkten sowie Dienstleistungen verbunden sind und sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte entsprechend § 289c HGB haben können, liegen aus heutiger Sicht nicht vor.

Klimabedingte Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) sind Teil der Umweltbelange und werden damit ebenfalls im Rahmen

des Risikomanagementprozesses identifiziert und bewertet.

Internes Kontrollsystem

Das interne Kontrollsystem der Mercedes-Benz Group umfasst neben dem rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem auch Kontrollen zu den weiteren Geschäftsprozessen. Darüber hinaus gibt es interne Kontrollen für die unternehmensweiten Prozesse der Konzernsicherheit, Global Cyber & Information Security und das unternehmensweite Compliance-Management-System. Nachhaltigkeitsbezogene Aspekte sind dabei ebenfalls Bestandteil des internen Kontrollsystems. Zudem erfolgt eine unabhängige Prüfung des Aufbaus und der Prozesse des internen Kontrollsystems durch die **Interne Revision**.

Das Sicherheitsrisikomanagement der **Konzernsicherheit** ist in das Risikomanagementsystem der Mercedes-Benz Group integriert. Ziel ist es, auf Basis einer risikoorientierten Betrachtung sicherheitsrelevante Risiken an den weltweiten Standorten des Unternehmens zu identifizieren, zu bewerten und durch mitigierende Maßnahmen zu steuern. Zu diesem Zweck implementierte die Konzernsicherheit interne Kontrollen für diverse sicherheitsrelevante Themengebiete. Diese umfassen unter anderem die Bereiche Objektsicherheit, Brandschutz oder Krisenmanagement und dienen dem Schutz des Lebens und der körperlichen Unversehrtheit von Personen, dem Schutz von Unternehmenswerten, Geschäftsprozessen und Unternehmenswissen.

Die Mercedes-Benz Group betreibt ein **Information Security Management System (ISMS)** mit dem Ziel, wichtige Informationen und kritische IT-Dienste angemessen zu schützen. Das ISMS orientiert sich an international anerkannten Standards und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Operativ wird das ISMS durch proaktive und reaktive operative Maßnahmen gestützt. Zu den proaktiven operativen Maßnahmen zählen insbesondere Schulungen und Maßnahmen zur Information und Sensibilisierung von Mitarbeitern und Funktionsträgern, ein umfassendes Informationssicherheitsregelwerk sowie technisch-organisatorische Maßnahmen zur Absicherung kritischer IT-Infrastrukturen, IT-Systeme und Applikationen. Einen Schwerpunkt der reaktiven operativen Maßnahmen bildet das rund um die Uhr besetzte Cyber Intelligence & Response Center zur Cyberabwehr und zur Behandlung von Cybersicherheitsvorfällen.

Das **Compliance-Management-System** mit Schnittstelle zum Risikomanagementsystem ist an der Risikolage der Mercedes-Benz Group ausgerichtet und hat das Ziel, regelkonformes Verhalten im Unternehmen zu fördern. Das Compliance-Management-System leistet einen wesentlichen Beitrag zur Integration von Compliance in unseren operativen Geschäftseinheiten und deren Prozessen. Weitere Informationen zum Compliance-Management-System der Mercedes-Benz Group sind im Kapitel »Nichtfinanzielle Erklärung« enthalten.

Das **interne Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess** hat zum Ziel, die Angemessenheit und Wirksamkeit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es ist in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk für interne Kontrollsysteme des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO Internal Control – Integrated Framework) konzipiert, wird kontinuierlich weiterentwickelt und ist integraler Bestandteil der Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den Segmenten, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften. Das Kontrollsystem beinhaltet Grundsätze, Verfahren sowie präventive und aufdeckende Kontrollen.

Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird systematisch bewertet. Am Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den wesentlichen rechtlichen Einheiten und Zentralfunktionen zu identifizieren. Die notwendigen Kontrollen werden daraufhin definiert und gemäß den konzernweiten Vorgaben dokumentiert. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind. Die Ergebnisse dieser Selbsteinschätzung werden in einem konzernweiten IT-System dokumentiert und berichtet. Erkannte Kontrollschwächen werden unter Beachtung ihrer potenziellen Auswirkungen behoben. Die ausgewählten rechtlichen

Einheiten und Zentralfunktionen bestätigen am Ende des jährlichen Zyklus die Effektivität des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess. Der Vorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats werden regelmäßig über wesentliche Kontrollschwächen sowie die Wirksamkeit der eingerichteten Kontrollen informiert.

Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems

Sowohl für das interne Kontrollsystem als auch für das Risikomanagementsystem erfolgt eine fortlaufende Überwachung der Prozesse und Systeme, um im Geschäftsjahr identifizierte Schwächen zu beheben und eine fortlaufende Verbesserung der Prozesse und Systeme sicherzustellen. Aufgrund der vielschichtigen Prozesslandschaft sowie der hohen Veränderungsgeschwindigkeit der gesetzlichen Anforderungen an nichtfinanzielle Informationen entspricht insbesondere der Reifegrad des internen Kontrollsystems in Bezug auf die nachhaltigkeitsbezogenen Aspekte noch nicht dem des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems. Zum Berichtszeitpunkt liegen in allen wesentlichen Belangen unter Berücksichtigung von Umfang der Geschäftstätigkeit und Risikolage des Unternehmens keine Anhaltspunkte vor, die auf eine gesamtheitliche Nichtangemessenheit und Nichtwirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems hinweisen.

Die Wirksamkeit eines jeden Risikomanagement- und Kontrollsystems unterliegt inhärenten Beschränkungen. Kein System – auch wenn es als angemessen und wirksam beurteilt wurde – kann gewährleisten, alle tatsächlich eintretenden Risiken vorab aufzudecken oder jedwede Prozessverstöße unter allen Umständen auszuschließen.

Risiken und Chancen

Im Folgenden werden Risiken und Chancen beschrieben, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Mercedes-Benz Group im Jahr 2024 haben können. Grundsätzlich erfolgt die Berichterstattung über die nicht in der Prognose enthaltenen Risiken und Chancen bezogen auf die einzelnen Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die beschriebenen Risiken und Chancen alle Segmente. Auf Basis des Erwartungswerts werden die berichteten Risiken und Chancen je Kategorie aggregiert und für die Mercedes-Benz Group in die Stufen »niedrig«, »mittel« und »hoch« eingeordnet.

Quantifizierung der Risiken und Chancen auf Basis des Erwartungswerts je Kategorie

Stufe	Erwartungswert
Niedrig	< 500 Mio. €
Mittel	≥ 500 Mio. € bis 1 Mrd. €
Hoch	≥ 1 Mrd. €

Die nachfolgende Tabelle zeigt die konkrete Einstufung der aggregierten Risiken und Chancen in den jeweiligen Kategorien basierend auf den oben genannten Intervallgrenzen. Zusätzlich zu den im Folgenden beschriebenen Risiken und Chancen können Risiken und Chancen, die heute noch nicht bekannt sind oder als unwesentlich eingestuft werden, künftig die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage beeinflussen.

Risiko- und Chancen Mercedes-Benz Group	Einstufung des Erwartungswerts für das Jahr 2024		Einstufung des Erwartungswerts für das Jahr 2023	
	Risiken	Chancen	Risiken	Chancen
Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen				
Allgemeine Marktrisiken und -chancen	hoch	hoch	hoch	hoch
Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	hoch	niedrig	hoch	niedrig
Beschaffungsmarktrisiken und -chancen	hoch	niedrig	hoch	niedrig
Unternehmensspezifische Risiken/Chancen				
Risiken und Chancen aus Forschung und Entwicklung	mittel	niedrig	niedrig	niedrig
Produktionsrisiken und -chancen	niedrig	niedrig	mittel	niedrig
Risiken und Chancen aus Einkauf und Logistik	hoch	niedrig	hoch	niedrig
Informationstechnische Risiken und Chancen	mittel	niedrig	niedrig	niedrig
Personalrisiken und -chancen	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig
Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen	mittel	niedrig	mittel	niedrig
Finanzwirtschaftliche Risiken/Chancen				
Wechselkursrisiken und -chancen	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig
Zinsänderungsrisiken und -chancen	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig
Commodity-Preisrisiken und -chancen ¹	-	-	niedrig	niedrig
Kreditrisiken	niedrig	-	niedrig	-
Länderrisiken	mittel	-	hoch	-
Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs	niedrig	-	niedrig	-
Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen	niedrig	niedrig	niedrig	niedrig
Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen	mittel	mittel	hoch	hoch
Rechtliche und steuerliche Risiken/Chancen²				
Rechtliche Risiken	hoch	-	hoch	-
Steuerliche Risiken und Chancen	mittel	niedrig	mittel	niedrig

¹ Zum 31. Dezember 2023 werden Commodity-Preisrisiken und -chancen in der Kategorie »Beschaffungsmarktrisiken und -chancen« ausgewiesen.

² Zum 31. Dezember 2023 wird die Einstufung der rechtlichen Risiken sowie der steuerlichen Risiken und Chancen erstmals in der Tabelle ausgewiesen.

Umfeld- und Branchenrisiken/ -chancen

Allgemeine Marktrisiken und -chancen

Die Risiken und Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung auf den Automobilmärkten sind maßgeblich durch die konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft beeinflusst. Die Beurteilung marktwirtschaftlicher Risiken und Chancen ist an Prognosen über die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie die Entwicklung der Automobilmärkte, in denen die Mercedes-Benz Group tätig ist, gekoppelt. Diese Annahmen sind im Kapitel »Prognosebericht« ausführlich beschrieben. Die Möglichkeit, dass sich Märkte gegenüber den internen Prognosen und Prämissen besser oder schlechter entwickeln oder Marktbedingungen sich verändern, besteht grundsätzlich für alle Segmente des Konzerns.

Ursachen für einen möglichen rückläufigen **Absatz von Fahrzeugen** ergeben sich insbesondere aus einem für die Mercedes-Benz Group ungünstigen makroökonomischen Umfeld sowie im Kontext politischer oder wirtschaftlicher Unsicherheiten. So können neben einem insgesamt schwächeren Wirtschaftswachstum unter anderem hohe Energiepreise, hohe Inflationsraten und Zinsen sowie volatile Wechselkurse zu einer Verunsicherung der Märkte oder einem Kaufkraftverlust führen und sich negativ auf die Nachfrage im automobilen Sektor auswirken. Eine geringere als erwartete Marktakzeptanz von Elektrofahrzeugen kann ebenfalls zu Risiken in der Absatzentwicklung führen und sich negativ auf das Ergebnis auswirken. Dadurch könnte auch die

Erreichung bestimmter CO₂-Ziele gefährdet sein. Industriepolitische Maßnahmen zur Stärkung der lokalen Wertschöpfung in verschiedenen Ländern sowie staatliche Kaufanreize für lokal produzierte Elektrofahrzeuge können Wettbewerbsnachteile und einen rückläufigen Fahrzeugabsatz in den jeweiligen Märkten zur Folge haben. Die Markt-, Absatz- und Bestandsentwicklungen werden in den automobilen Segmenten kontinuierlich analysiert und überwacht; gegebenenfalls werden spezifische Marketing- und Vertriebsprogramme aufgesetzt.

Volatilitäten in Bezug auf die Entwicklungen der Märkte können auch dazu führen, dass sich der Gesamtmarkt oder regionale Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie besser entwickeln als in den internen Prognosen und Prämissen angenommen sowie in marktwirtschaftlichen Chancen resultieren. Auch aus einer Verbesserung der Wettbewerbssituation oder einer positiveren Nachfrageentwicklung können sich Chancen ergeben. Die Realisierung der Chancen wird durch den Einsatz von Vertriebs- und Marketingaktionen unterstützt.

Die Einführung neuer Produkte von Wettbewerbern, eine aggressivere Preispolitik sowie eine schlechtere Preisdurchsetzung unter anderem bei Elektrofahrzeugen können einen steigenden **Wettbewerbs- und Preisdruck** in den automobilen Segmenten nach sich ziehen und sich negativ auf die Ertragslage auswirken. Auch der Wegfall oder die Reduktion staatlicher Förderungen für elektrifizierte Fahrzeuge kann deren Preisgestaltung negativ beeinflussen und die Gewinnspanne verringern. Darüber hinaus besteht das Risiko einer

verzögerten Markteinführung neuer Technologien in den Fahrzeugen. Zur frühzeitigen Erkennung der Risiken wird ein kontinuierliches Monitoring durchgeführt. Je nach Ausprägung werden produktspezifische und gegebenenfalls regional unterschiedliche Maßnahmen ergriffen, um absatzschwächere Märkte zu unterstützen. Chancen bestehen insbesondere im Segment Mercedes-Benz Cars aufgrund einer besseren als geplanten Preisdurchsetzung bei den Fahrzeugen.

Im Zusammenhang mit der Veräußerung von Fahrzeugen bietet die Mercedes-Benz Group den Kunden vielfältige **Finanzierungs- und Leasingmöglichkeiten** an. Die daraus resultierenden Risiken für das Segment Mercedes-Benz Mobility liegen vor allem in einer Verschlechterung der Bonität der Kreditnehmer, sodass Forderungen aufgrund der Zahlungsunfähigkeit von Kunden ganz oder teilweise uneinbringlich werden können (Adressenausfall- oder Kreditrisiko). Die Mercedes-Benz Group begegnet den Kreditrisiken mit Bonitätsprüfungen auf Basis standardisierter Scoring- und Ratingverfahren, der Besicherung der Forderungen und einem leistungsfähigen Risikomanagement mit einem starken Augenmerk auf das Monitoring sowohl interner als auch makroökonomischer Frühwarnindikatoren.

Im Zusammenhang mit Leasingverträgen entstehen darüber hinaus Risiken und Chancen aus der Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte. Diese ergeben sich, wenn der Vermarktungswert eines Leasingfahrzeugs am Ende der Vertragslaufzeit von der ursprünglich bei Vertragsabschluss auf Basis von bestimmten Annahmen kalkulierten und der Leasingrate unterstellten

Restwertprognose abweicht. Um diesen **Restwert-risiken von Fahrzeugen** entgegenzuwirken, sind Restwertmanagementprozesse etabliert. Diese umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Prognosequalität der Markteinschätzung wird durch Vergleiche interner und externer Quellen verifiziert, und die Restwertsetzung wird bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt.

Risiken und Chancen infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen

Gesetzliche und politische Rahmenbedingungen haben einen nicht unerheblichen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg der Mercedes-Benz Group. Dabei spielen insbesondere Emissions-, Verbrauchs-, Sicherheits- und Zertifizierungsbestimmungen sowie Zollprozeduren für Fahrzeuge und Steuern im Zusammenhang mit dem Verkauf oder Einkauf von Fahrzeugen oder Fahrzeugteilen eine wichtige Rolle. Auch geopolitische Spannungen können die Geschäftsaktivitäten eines international agierenden Unternehmens wie der Mercedes-Benz Group erheblich beeinträchtigen.

Die Mercedes-Benz Group verfolgt ständig die Entwicklung der gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen und langfristige Zielsetzungen frühzeitig im Produktentstehungsprozess zu antizipieren. Insbesondere kurzfristige Änderungen der gesetzlichen und politischen

Rahmenbedingungen können mit zusätzlichen Kosten oder höheren Investitionen verbunden sein.

In vielen Märkten gelten gesetzliche Grenzwerte für den Kraftstoffverbrauch und/oder den CO₂-Ausstoß von Pkw-Flotten mit jeweils unterschiedlichen Zielwerten. Die Nichteinhaltung der einschlägigen Vorschriften in den einzelnen Märkten ist unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden und kann sogar so weit führen, dass vor allem Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb in den betroffenen Märkten nicht oder nicht mehr zugelassen werden können. Die Mercedes-Benz Group begegnet diesem Risiko mit der Transformation hin zur Elektromobilität und der damit zusammenhängenden Neuausrichtung des Produktportfolios. Für Mercedes-Benz Cars wie auch Mercedes-Benz Vans bestehen die beschriebenen Risiken aus Regelungen zu verbindlichen Zielvorgaben zum Flottendurchschnittsverbrauch beziehungsweise zum CO₂-Ausstoß von Neufahrzeugflotten insbesondere in den Märkten China, Europa und in den USA. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt diese Zielvorgaben in den Produktions- und Absatzplanungen. Der Markterfolg alternativer Antriebskonzepte wird neben der Akzeptanz beim Kunden maßgeblich vom regionalen Marktumfeld mitbestimmt, beispielsweise von der Ladeinfrastruktur, von staatlichen Fördermaßnahmen und von steuerlichen Rahmenbedingungen.

Die politischen Spannungen und damit verbunden die Gefahr **geopolitischer Konflikte** sind weiterhin hoch und mit weitreichenden Risiken für die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz Group verbunden. Eine

weitere Verschärfung der Spannungen zwischen China und den USA sowie zwischen China und der EU, die mögliche weitere Eskalation des Russland-Ukraine-Kriegs und v. a. des Konflikts im Nahen Osten, das Aufkommen weiterer regionaler Konflikte sowie eine mögliche militärische oder nicht militärische Eskalation im gesamten südostchinesischen Meer könnten zu erneuten Spannungen in den Lieferketten, noch höheren Energiepreisen, erneutem Druck auf die Inflationsraten und einer weiteren Verschlechterung des Wachstumsausblicks führen. Eine weitere Eskalation und mögliche geografische Ausdehnung des Russland-Ukraine-Kriegs könnte sich insbesondere negativ auf die Einkaufs- und Logistikprozesse sowie auf das Produktions- und Absatzprogramm auswirken. Ein möglicher Engpass in der Energieversorgung in der EU könnte zudem zu möglichen Produktionsausfällen in den Werken von Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans führen. Die oben genannten Risiken werden fortlaufend überwacht und Mitigationsmaßnahmen, wie z. B. die Substitution von Gas durch andere Energieträger oder Maßnahmen zur Energieeinsparung, entsprechend initiiert; mögliche Szenarien werden laufend an die aktuelle geopolitische Lage angepasst und analysiert.

Einzelne Länder könnten bei dem Versuch, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu schützen oder zu verbessern, verstärkt zu **interventionistischen und protektionistischen Maßnahmen** greifen. Der Aufbau oder die Erweiterung von Produktionsstätten, die Steigerung des lokalen Einkaufs oder das Erfordernis lokaler Forschung und Entwicklung können beispielsweise deutlich erhöhte Investitionen oder höhere laufende

Kosten nach sich ziehen. Darüber hinaus können Marktzugangsbarrieren wie beispielsweise verzögerte oder erschwerte Zertifizierungsprozesse oder sehr aufwendige Zollprozeduren die Möglichkeiten für Importe erschweren. Investitionen in diesen Ländern können die Auswirkungen protektionistischer Maßnahmen begrenzen.

Beschaffungsmarktrisiken und -chancen

Die Risiken und Chancen auf der Beschaffungsseite ergeben sich für die automobilen Segmente insbesondere aus Schwankungen bei **Rohstoff-, Rohmaterial- und Energiepreisen**. Für die Herstellung von Fahrzeugteilen und Fahrzeugen werden bestimmte Rohstoffe und Komponenten benötigt, die auf dem Weltmarkt eingekauft werden. Die Höhe der Kosten ist dabei von der Preisentwicklung der Rohstoffe, Rohmaterialien und der Energiepreise abhängig und kann dabei sowohl in Chancen als auch Risiken für die Mercedes-Benz Group resultieren.

Für das Jahr 2024 bestehen weiterhin Risiken durch inflationsbedingte Steigerungen bei den Rohstoff- und Energiepreisen, die zu höheren Beschaffungskosten führen können. Zudem kann ein hoher Wettbewerb um bestimmte Rohstoffe im Rahmen der Einführung neuer Technologien zu steigenden Kosten oder möglichen Knappheiten in der Lieferkette führen. Grundsätzlich können die Rohstoffmärkte von Unsicherheiten und politischen Krisen – verbunden mit möglichen Versorgungsengpässen – sowie von der volatilen Nachfrage nach vereinzelt Rohmaterialien beeinflusst werden. Der Weitergabe der Rohstoff- und

Materialverteuerungen über höhere Preise für die hergestellten Fahrzeuge sind enge Grenzen gesetzt, da auf den internationalen Automobilmärkten ein ausgeprägter Wettbewerbsdruck herrscht. Steigende Rohstoffpreise können sich demnach negativ auf die Marge der verkauften Fahrzeuge auswirken und dadurch zu einem sinkenden Ergebnis des jeweiligen Segments führen. Um möglichen Ergebniseinbußen entgegenzuwirken, überwacht die Mercedes-Benz Group die Entwicklung der Rohstoff- und Energiepreise fortlaufend und ist in engem Austausch mit Lieferanten.

Unternehmensspezifische Risiken/Chancen

Risiken und Chancen aus Forschung und Entwicklung

Technische Entwicklungen und Innovationen sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität der Zukunft von zentraler Bedeutung. Die Transformation hin zur Elektromobilität sowie die umfassende Digitalisierung der Fahrzeuge hat ambitionierte Entwicklungsziele und die Markteinführung neuer Technologien zur Folge. Neben den sich daraus ergebenden Chancen sind Entscheidungen für bestimmte Technologien ebenso wie der kontinuierlich wachsende Umfang an zu erfüllenden Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsanforderungen mit Risiken verbunden.

Insbesondere im Hinblick auf die Elektromobilität sowie die zunehmende Digitalisierung und Software in der Fahrzeugarchitektur bestehen Risiken, dass die Fahrzeuge nicht im vorgesehenen Zeitrahmen, in der entsprechenden Qualität oder zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass bestimmte digitale Funktionsumfänge später als geplant am Markt eingeführt werden könnten. Auch Störungen in der Lieferkette können zu Verschiebungen innerhalb der Fahrzeugentwicklungsprozesse führen und den Anlauf einzelner Baureihen verzögern. Die Mercedes-Benz Group begegnet diesen Risiken durch eine kontinuierliche und systematische Überwachung sämtlicher Fahrzeugprojekte.

Im Jahr 2020 schlossen die Mercedes-Benz Group AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) mit verschiedenen US-Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge ab, die rechtswirksam geworden sind. Falls die Verpflichtungen aus den Vergleichen nicht eingehalten werden, besteht das Risiko, dass kostenintensive Maßnahmen ergriffen werden müssen und/oder erhebliche Vertragsstrafen fällig werden.

Die Risiken aus Forschung und Entwicklung erhöhen sich aufgrund der zunehmenden Elektrifizierung und Digitalisierung des Fahrzeugportfolios von »niedrig« auf »mittel«.

Produktionsrisiken und -chancen

Durch die steigende technische Komplexität und den Anspruch, die Qualitätsstandards für die Luxusfahrzeuge der Mercedes-Benz Group einzuhalten und stetig zu erhöhen, können in den automobilen Segmenten neben Chancen auch Risiken im Zusammenhang mit der Einführung und Fertigung der Produkte entstehen.

Im Rahmen der **Neueinführung von Produkten** – insbesondere im Zuge der Transformation hin zur Elektromobilität und der Integration neuer Technologien – bestehen Risiken im Hinblick auf die Verfügbarkeit benötigter Komponenten, Ausstattungsumfänge und die erforderlichen Produktionskapazitäten. Zur Reduzierung diesbezüglicher Risiken werden zugehörige Prozesse stetig evaluiert und verbessert.

Garantie- und Kulanzfälle könnten entstehen, wenn die Qualität der Produkte oder der in den Produkten eingebauten Teile trotz entsprechender Qualitätssicherungsprozesse nicht den Anforderungen entspricht, Vorschriften nicht vollständig eingehalten werden oder die Unterstützung bei Problemen und der Pflege der Produkte nicht in der benötigten Form gewährt werden kann. Die Mercedes-Benz Group bildet angemessene Rückstellungen für Garantie- und Kulanzfälle. Es kann trotzdem nicht ausgeschlossen werden, dass Rückrufe und Feldmaßnahmen zu finanziellen Belastungen führen. Mögliche Ansprüche werden beim Auftreten solcher Risiken geprüft und bei Bedarf notwendige Maßnahmen, bezogen auf betroffene Produkte, eingeleitet.

Mögliche Produktionsunterbrechungen, die noch im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie standen, und damit zusammenhängende Unsicherheiten sind zwischenzeitlich unwahrscheinlicher geworden. Die Produktionsrisiken verringern sich daher von »mittel« auf »niedrig«.

Risiken und Chancen aus Einkauf und Logistik

Unterbrechungen in den weltweiten Lieferketten, Engpasssituationen bei Vorprodukten sowie Produktionsausfälle oder Unterauslastungen von Produktionskapazitäten bei Lieferanten können zu Beeinträchtigungen der Geschäftstätigkeit in den automobilen Geschäftsfeldern führen. Chancen können sich unter anderem durch die Umsetzung von Effizienzmaßnahmen in den internen Logistikprozessen ergeben.

Mögliche **Unterbrechungen in den weltweiten Lieferketten**, insbesondere wegen Engpässen bei Elektronikbauteilen und anderen wichtigen Vorprodukten, können bei Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans Engpässe hervorrufen. Zur Vermeidung solcher **Engpasssituationen bei Vorprodukten** wird Kapazitätsknappheiten durch eine vorausschauende Planung entgegengetreten. Fehlende Verfügbarkeit sowie Qualitätsprobleme bei bestimmten Fahrzeugteilen können zu Produktionsausfällen führen und Kosten verursachen, die sich negativ auf die Ertragslage auswirken. Als weltweit agierendes Unternehmen mit internationalem Produktions- und Vertriebsnetzwerk ist die Mercedes-Benz Group auf funktionierende und effiziente Logistikprozesse angewiesen. Insbesondere Kapazitätsrestriktionen oder Zuschläge für den Transport von Fahrzeugen

können die Logistikprozesse stören sowie deren Kosten erhöhen und sich negativ auf das Unternehmensergebnis auswirken. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans analysieren diese Risiken fortlaufend. Zur Risikoprävention besteht ein Lieferantenmanagement mit dem Ziel, Menge und Qualität der zur Fahrzeugherstellung benötigten Bauteile sicherzustellen.

Die finanzielle Situation bei einigen Lieferanten ist weiterhin angespannt. Ursachen hierfür sind weiterbestehende Unsicherheiten im Zusammenhang mit hohen Rohstoff-, Rohmaterial- und Energiepreisen sowie der fehlenden Verfügbarkeit von Bauteilen. Daraus resultierende mögliche **Produktionsausfälle können sich entlang der gesamten Lieferkette ergeben** und verhindern, dass Fahrzeuge rechtzeitig fertiggestellt und an die Kunden ausgeliefert werden. Das Lieferantenrisikomanagement zielt darauf ab, mögliche finanzielle Engpässe bei Lieferanten frühzeitig zu erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten. Konkret werden in Abhängigkeit von erfassten Warnsignalen und der internen Einstufung regelmäßige Berichtstermine mit Lieferanten vereinbart, bei denen wichtige Leistungskennziffern an die Mercedes-Benz Group berichtet werden und bei Bedarf etwaige Stützungsmaßnahmen bestimmt werden können.

Durch die **Transformation zur Elektromobilität** und den Fremdbezug wichtiger Komponenten besteht darüber hinaus das Risiko, dass diese nicht rechtzeitig in der geplanten Menge und geforderten Qualität zur Verfügung stehen und damit den Produktionsstart neuer Baureihen verzögern. Des Weiteren können sich Risiken aus Unsicherheiten bei den geplanten Mengen ergeben. Dies könnte negative Auswirkungen auf die Ertragslage haben.

Informationstechnische Risiken und Chancen

Die konsequent verfolgte Digitalisierungsstrategie eröffnet der Mercedes-Benz Group neue Chancen, den Kundennutzen und die Werte des Unternehmens zu steigern. Gleichwohl birgt die hohe Durchdringung aller Geschäftsbereiche mit Informationstechnik (IT) auch Risiken für die Geschäfts- und Produktionsprozesse sowie deren Dienstleistungen und Produkte. Auch umfassende Änderungen in der bestehenden Systemlandschaft, zum Beispiel die Konzentration auf strategische Partnerschaften zur Transformation der IT-Infrastruktur, können zu Risiken führen.

Aus der stetig wachsenden Bedrohung durch Cyberkriminalität und der Verbreitung aggressiver Schadcodes ergeben sich Risiken, die sich auf die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen und IT-gestützten Betriebsmitteln auswirken können. Trotz umfangreicher Vorkehrungen kann dies im ungünstigsten Fall zu einer zeitweiligen Unterbrechung IT-gestützter Geschäftsprozessen mit hohen negativen Auswirkungen auf das Unternehmensergebnis führen. Zudem kann der Verlust oder der Missbrauch sensibler Daten

unter Umständen einen Reputationsverlust zur Folge haben. Insbesondere verschärfte regulatorische Anforderungen wie beispielsweise die EU-Datenschutz-Grundverordnung und daran anknüpfende Rechtsakte können unter anderem Ansprüche Dritter begründen und aufwendige regulatorische Auflagen sowie ergebniswirksame Strafen nach sich ziehen.

Für die global agierende Mercedes-Benz Group und ihre umfassenden Geschäfts- und Produktionsprozesse ist es von zentraler Bedeutung, dass Informationen aktuell, vollständig und korrekt vorgehalten und ausgetauscht werden können. Das interne Rahmenwerk zur IT-Sicherheit orientiert sich an internationalen Standards und greift bei Schutzmaßnahmen auch auf Industriestandards und Good Practice zurück. Neue regulatorische Anforderungen zur Cybersicherheit und zu Cybersecurity-Management-Systemen werden bei der Weiterentwicklung der Prozesse und Vorgaben berücksichtigt. Dem Schutzbedarf der Informationen entsprechend müssen gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur betrieben werden. Cyberbedrohungen müssen über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg identifiziert und entsprechend ihrer Kritikalität behandelt werden. Besondere Aufmerksamkeit wird Risiken gewidmet, die im Schadensfall eine Unterbrechung der Geschäftsprozesse aufgrund von IT-Systemausfällen sowie den Verlust und die Verfälschung von Daten zur Folge haben. Die fortschreitende Digitalisierung und Vernetzung von Produktionsmitteln wird durch darauf abgestimmte technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen flankiert.

Aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten hat die Mercedes-Benz Group vielfältige präventive und korrektive Maßnahmen umgesetzt, um damit verbundene Risiken, wie etwa mögliche Reputationsschäden, zu minimieren. Zum Beispiel vermindert der Konzern potenzielle Störungen der betrieblichen Abläufe in Rechenzentren durch gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenhaltung, ausgelagerte Datensicherung und hochverfügbar ausgelegte IT-Systeme. Es werden Notfallpläne erstellt, ebenso Mitarbeiter geschult und regelmäßig sensibilisiert, um handlungsfähig zu bleiben. In einem global agierenden Cyber Intelligence & Response Center werden spezifische Bedrohungen analysiert und Gegenmaßnahmen koordiniert. Der Schutz der Produkte und Dienstleistungen vor Gefährdungen durch Hackerangriffe und Cyberkriminalität wird kontinuierlich ausgebaut.

Die »Informationstechnischen Risiken« erhöhen sich von »niedrig« auf »mittel«. Der Digitalisierungsgrad bei der Mercedes-Benz Group und seinen Lieferanten erhöht sich stetig und trifft global auf eine gestiegene externe Bedrohungslage. Trotz stringenter Umsetzung proaktiver und reaktiver Maßnahmen führt dies zu einer erhöhten Bewertung des IT-Risikos.

Personalrisiken und -chancen

Der Wettbewerb um hochqualifizierte Beschäftigte und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen die Mercedes-Benz Group tätig ist, nach wie vor sehr stark. Der künftige Erfolg der Mercedes-Benz Group hängt auch davon ab, inwiefern es gelingt, Fachpersonal einzustellen, zu integrieren und dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Die etablierten Personalinstrumente berücksichtigen solche Personalrisiken. Ein Schwerpunkt des Personalmanagements liegt in der zielgerichteten Personalentwicklung und Weiterbildung der Belegschaft des Unternehmens. Die Beschäftigten profitieren dabei unter anderem von einer Vielzahl von Weiterbildungsangeboten und der Transparenz, die im Rahmen des Performance-Managements geschaffen wird. Um als Unternehmen erfolgreich zu sein, werden zudem die Art der Zusammenarbeit und die Führungskultur stetig weiterentwickelt.

Risiken bestehen insbesondere aufgrund anstehender Verhandlungen über tarifliche Rahmenbedingungen und der damit verbundenen möglichen Produktionsausfälle. Darüber hinaus erfordert neben der demografischen Entwicklung auch die digitale Transformation, dass sich das Unternehmen immer weiter auf Veränderungen einstellt und Maßnahmen ableitet, wie beispielsweise einen qualifizierten Fach- und Führungskräftenachwuchs, insbesondere mit Blick auf technische Entwicklungen, zu sichern. Dies wird durch verschiedene Maßnahmen, unter anderem gezielte Qualifizierungen anzusetzen, adressiert. Konjunktur-, Markt- und Wettbewerbsschwankungen begegnet die Mercedes-Benz Group mit etablierten Zeit- und

Flexibilitätsinstrumenten, um ein situationsadäquates Reagieren zu ermöglichen.

Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen

Die Zusammenarbeit mit Partnern bei Beteiligungen und Kooperationen ist für die Mercedes-Benz Group unter anderem bei der Transformation hin zur Elektromobilität, der hierfür notwendigen Ladeinfrastruktur und der umfassenden Digitalisierung von zentraler Bedeutung. Auch im Zusammenhang mit dem Angebot von Mobilitätslösungen stellen Kooperationen und Beteiligungen eine wichtige Säule dar. Besonders bei neuen Technologien dienen Beteiligungen der Nutzung von Synergieeffekten und der Verbesserung von Kostenstrukturen, um der Wettbewerbssituation in der Automobilindustrie erfolgreich zu begegnen.

Die Mercedes-Benz Group partizipiert grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Anteilsquote an den Risiken und Chancen aus Beteiligungen und unterliegt bei entsprechender Börsennotierung auch Aktienkursrisiken und -chancen. Nach der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts gilt dies auch für die verbliebene Minderheitsbeteiligung des Konzerns an der Daimler Truck Holding AG.

Durch die Neubewertung einer Beteiligung können sich Risiken und Chancen bezogen auf den Beteiligungsbuchwert für das Segment, dem die Beteiligung zugeordnet wird, ergeben. Auch aus der laufenden Geschäftstätigkeit, insbesondere der Integration von Mitarbeitern, Technologien und Produkten, können

Risiken resultieren. Darüber hinaus könnten sich weitere finanzielle Verpflichtungen ergeben oder ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf notwendig sein. Die Beteiligungen unterliegen einem Überwachungsprozess, um bei Bedarf zeitnah entscheiden zu können, ob Maßnahmen zur Unterstützung oder Sicherung der Profitabilität ergriffen werden sollen. Auch die Werthaltigkeit der Beteiligungen wird regelmäßig überwacht.

Finanzwirtschaftliche Risiken/Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen der Mercedes-Benz Group eingegangen. Diese Risiken und Chancen können sich negativ beziehungsweise positiv auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns auswirken.

Im Grundsatz können die den finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen zugrunde liegenden operativen und finanziellen konzernweiten Risikovolumina (Exposures) in symmetrische und asymmetrische Risiken- und Chancenprofile unterschieden werden. Bei den symmetrischen Risiken- und Chancenprofilen (zum Beispiel Währungs-Exposures) sind Risiken und Chancen gleichermaßen gegeben, während bei den asymmetrischen (etwa Kredit- und Länder-Exposures) überwiegend Risiken vorhanden sind.

Die Mercedes-Benz Group ist grundsätzlich Risiken und Chancen durch Veränderungen von Marktpreisen, wie

Wechselkursen, Zinssätzen und Commodity-Preisen, ausgesetzt. Marktpreisveränderungen können einen negativen oder positiven Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben. Die Mercedes-Benz Group steuert und überwacht systematisiert Marktpreisrisiken und -chancen vorwiegend direkt im Rahmen ihrer operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken ein, wodurch sowohl Marktpreisrisiken als auch -chancen begrenzt werden. Risiken und Chancen, die sich aus einer Änderung von Commodity-Preisen ergeben, werden ab 31. Dezember 2023 in der Kategorie »Beschaffungsmarktrisiken und -chancen« ausgewiesen.

Ferner ist der Konzern Kredit-, Länder- und Liquiditätsrisiken, Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs sowie Risiken aus Ratingveränderungen ausgesetzt. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt die Mercedes-Benz Group diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die Betrachtung der Planvermögen zur Abdeckung von Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen ist im Abschnitt »Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen« enthalten.

Wechselkursrisiken und -chancen

Aufgrund der globalen Ausrichtung des Konzerns sind mit dem operativen Geschäft sowie den Finanztransaktionen Risiken und Chancen aus Wechselkursschwankungen verbunden. Diese resultieren insbesondere aus Schwankungen des US-Dollars, des

Chinesischen Renminbis, des Britischen Pfunds und anderer Währungen, wie zum Beispiel Währungen von Wachstumsmärkten, gegenüber dem Euro. Ein Wechselkursrisiko beziehungsweise eine -chance entsteht im operativen Geschäft vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung anfallen als die zugehörigen Kosten (Transaktionsrisiko). Der Konzern sichert das regelmäßig aktualisierte Währungs-Exposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurserwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermingeschäften, schrittweise ab und begrenzt hierdurch gleichzeitig Risiken und Chancen. Im Fall von Übersicherungen durch Exposure-Veränderungen werden diese durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken und -chancen in Bezug auf die Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundenen Nettovermögens sowie deren Erträgen und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern in der Regel nicht absichert.

Zinsänderungsrisiken und -chancen

Aus Zinsänderungen können Risiken und Chancen sowohl für das operative Geschäft als auch für Finanztransaktionen entstehen. Die Mercedes-Benz Group nutzt eine Vielzahl zinsensitiver Finanzinstrumente dazu, die Liquiditätsanforderungen des laufenden Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Mercedes-Benz Mobility. Zinsänderungsrisiken und -chancen entstehen, wenn Zinsbindungsfristen zwischen der Aktiv- und der Passivseite der Bilanz nicht kongruent sind. Durch eine

auf die Laufzeiten der Finanzierungsverträge abgestimmte Refinanzierung wird das Risiko der Fristenkongruenz sowohl unter Zins- als auch unter Liquiditätsgesichtspunkten minimiert. Verbleibende Zinsänderungsrisiken werden durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesteuert. Die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft werden im Konzern zentral koordiniert. Derivative Zinsinstrumente, wie zum Beispiel Zinsswaps, werden mit dem Ziel eingesetzt, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passiv-Strukturen (Asset-/Liability-Management) zu erreichen.

Kreditrisiken

Das Kreditrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlusts, der dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.

Der Konzern unterliegt Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Fahrzeuggeschäft resultieren. Auf die Risiken aus der Leasing- und Absatzfinanzierung wird im Abschnitt »Allgemeine Marktrisiken und -chancen« eingegangen.

Darüber hinaus ergeben sich Kreditrisiken aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns. Sollte es zu Zahlungsausfällen kommen, würde das die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns belasten. Die Limitmethode für Liquiditätsanlagen bei Finanzinstitutionen wurde

in den vergangenen Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Der überwiegende Teil der liquiden Mittel wird in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten.

Länderrisiken

Das Länderrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlusts, der aus Veränderungen politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, zum Beispiel aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot. Die Mercedes-Benz Group unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Tochterunternehmen oder Kunden, Kapitalanlagen in Tochterunternehmen oder Joint Ventures sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen. Der Konzern begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (zum Beispiel für Hartwährungsportfolios von Mercedes-Benz Mobility-Gesellschaften). Außerdem verfügt die Mercedes-Benz Group über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen die Mercedes-Benz Group operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Das Länderrisiko reduzierte hat sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der eingestellten Geschäftsaktivitäten in Russland von »hoch« auf »mittel«.

Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs

Liquiditätsrisiken entstehen, wenn ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann. Im normalen Geschäftsverlauf setzt die Mercedes-Benz Group Anleihen, Commercial Paper und verbrieft Transaktionen sowie Bankdarlehen in verschiedenen Währungen ein, überwiegend mit dem Ziel, das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zu refinanzieren. Eine Verteuerung der Refinanzierung würde sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität des Finanzdienstleistungsgeschäfts auswirken, soweit die höheren Refinanzierungskosten nicht an die Kunden weitergegeben werden können; eine Begrenzung des Finanzdienstleistungsgeschäfts hätte zudem negative Absatzfolgen für das Fahrzeuggeschäft. Der Zugang zu Kapitalmärkten kann in einzelnen Ländern durch staatliche Regulierungen oder durch eine temporäre mangelnde Aufnahmefähigkeit begrenzt sein. Darüber hinaus können laufende rechtliche Verfahren sowie eigene geschäftspolitische Erwägungen und Entwicklungen den Konzern unter Umständen zeitweise davon abhalten, einen etwaigen Liquiditätsbedarf durch Mittelaufnahmen an den Kapitalmärkten zu decken. Vertraglich vereinbarte Kreditlinien stehen als Refinanzierungsinstrumente zur Verfügung.

Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen

Risiken und Chancen liegen in möglichen Herab- oder Heraufstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Credit-Ratings und damit der Kreditwürdigkeit der Mercedes-Benz Group. Herabstufungen können sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken, wenn sich dadurch die Fremdfinanzierungskosten erhöhen

oder die Finanzierungsmöglichkeiten des Konzerns beschränkt würden. Darüber hinaus können Herabstufungen dazu führen, dass Investoren von einer Beteiligung an der Mercedes-Benz Group AG oder einem Kauf von Anleihen, die durch die Mercedes-Benz Group AG oder von einer anderen Konzerngesellschaft emittiert werden, absehen.

Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen

Die Gesellschaften der Mercedes-Benz Group gewähren leistungsorientierte Pensionszusagen, die zum Großteil durch Planvermögen gedeckt sind, sowie in einem geringen Umfang Zusagen zu Gesundheitsfürsorgeleistungen. Der Saldo aus den Pensionsverpflichtungen und den Planvermögen ergibt den bilanzierten Wert beziehungsweise den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Der Bewertung der Pensionsverpflichtungen sowie der Ermittlung des Nettopensionsaufwands liegen Annahmen zugrunde. Selbst geringe Änderungen dieser Annahmen, insbesondere eine Änderung der Diskontierungszinssätze oder geänderte Inflationsannahmen, beeinflussen den Finanzierungsstatus und das Konzerneigenkapital des aktuellen Jahres negativ oder positiv und führen zu einer Änderung des periodenbezogenen Nettopensionsaufwands im folgenden Jahr. Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich von der Situation an den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige beziehungsweise günstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, vermindern beziehungsweise erhöhen den Wert der Planvermögen. Das Risikomanagement für die Planvermögen erfolgt über eine breite Streuung der

Vermögensanlagen, die Auswahl unterschiedlicher Vermögensverwaltern anhand quantitativer und qualitativer Analysen sowie die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos. Die Struktur der Pensionsverpflichtungen wird bei der Bestimmung der Investmentstrategie für die Planvermögen berücksichtigt, um Schwankungen des Finanzierungsstatus zu reduzieren. Die Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen sind vor allem aufgrund niedrigerer Kapitalmarktvolatilitäten gesunken.

Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen

Weiterhin ist der Konzern rechtlichen und steuerlichen Risiken ausgesetzt. Er bildet hierfür Rückstellungen, wenn und soweit seine Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar ist.

Rechtliche Risiken

Risiken aus Regulierung

Die Automobilindustrie unterliegt weltweit umfassender staatlicher Regulierung. Gesetze in verschiedenen Jurisdiktionen regeln hierbei den Insassenschutz und die Umweltverträglichkeit von Automobilen, einschließlich der Emissionswerte, der Treibstoffeffizienz und der Lärmgeräusche, sowie die Emissionen der Fabriken, in denen die Automobile oder Teile davon hergestellt werden. Des Weiteren regeln Gesetze, insbesondere solche

in der Europäischen Union, die externe Berichterstattung zu ESG-Themen (Umwelt-, Sozial- und Governance-Themen), wobei die Komplexität der Regulierung in diesem Bereich kontinuierlich zunimmt. Die Einführung bestimmter neuer Regularien kann zunächst mit Auslegungsunsicherheiten verbunden sein. Werden einschlägige Vorschriften in den einzelnen Regionen nicht eingehalten, kann dies unter Umständen mit erheblichen Strafen, Schadensersatzansprüchen und Reputationsrisiken verbunden sein. Im Fall der Nichteinhaltung fahrzeugbezogener Regularien kann dies sogar so weit führen, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht zugelassen werden. Die Kosten für die Einhaltung dieser Vorschriften sind erheblich, und Mercedes-Benz erwartet in diesem Zusammenhang weiterhin ein hohes Kostenniveau.

Risiken aus rechtlichen Verfahren allgemein

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl von Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Investorenklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es unter anderem um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel der Fahrzeuge. Soweit solche

rechtlichen Verfahren zum Nachteil der Mercedes-Benz Group ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche finanzielle Belastungen zum Beispiel durch Schadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Diesellabgasemissionen – behördliche Verfahren

Die Mercedes-Benz Group ist laufend behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren bezogen auf diverse Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Diesellabgasemissionen ausgesetzt.

Die entsprechenden, in der Vergangenheit bereits berichteten Aktivitäten verschiedener Behörden weltweit dauern teilweise, wie nachstehend beschrieben, fort. Diese Aktivitäten beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder die Interaktionen der Mercedes-Benz Group 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 Mercedes-Benz Group 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, die rechtswirksam geworden sind. Nach Auffassung der Behörden hätte die Mercedes-Benz Group sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDS«) in bestimmten ihrer US-Dieselfahrzeuge nicht offengelegt, von denen einige unzulässige Abschalteinrichtungen gewesen seien.

Im Rahmen der Vergleiche hat die Mercedes-Benz Group die Vorwürfe der Behörden bestritten und keine Haftung eingeräumt, 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. Die zivilrechtlichen Geldstrafen hat die Mercedes-Benz Group im ersten Quartal 2021 gezahlt.

Wie bereits berichtet, hat darüber hinaus das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«) im April 2016 von der Mercedes-Benz Group die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt. Die Mercedes-Benz Group hat eine solche interne Untersuchung in Kooperation mit der Untersuchung des DOJ durchgeführt; die Untersuchung durch das DOJ ist noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus haben weitere US-amerikanische Landesbehörden Untersuchungen nach lokalem Umwelt- und Verbraucherschutzrecht eingeleitet sowie Auskunfts- und Informationersuchen erlassen.

In Kanada führt die Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (»ECCC«) wegen des Verdachts möglicher Verletzungen unter anderem des Canadian Environmental Protection Acts sowie nicht offengelegter AECDS und Abschalteinrichtungen eine Untersuchung im Zusammenhang mit Dieselausgasemissionen durch. Die Mercedes-Benz Group kooperiert weiterhin mit den Untersuchungsbehörden.

In Deutschland erließ die Staatsanwaltschaft Stuttgart im September 2019 einen Bußgeldbescheid gegen Mercedes-Benz wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung, wodurch das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Mercedes-Benz beendet wurde. Im Juli 2021 erließ das Amtsgericht Böblingen Strafbefehle gegen drei Mercedes-Benz Mitarbeiter unter anderem wegen Betrugs, die rechtskräftig geworden sind. Die Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen weitere Mitarbeiter von Mercedes-Benz unter anderem wegen des Verdachts des Betrugs wurden zwischenzeitlich eingestellt.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erließ zwischen 2018 und 2020 nachträgliche Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge und ordnete Rückrufe sowie zum Teil Erstzulassungsstopps an. Im Herbst 2022 und im Dezember 2023 erließ das KBA darüber hinaus weitere Bescheide in Bezug auf Fahrzeuge, die mit verschiedenen EU6- oder EU5-Dieselmotoren ausgestattet sind. Es vertrat dabei jeweils die Auffassung, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten als unzulässige Abschalteinrichtungen zu bewerten seien.

Die Mercedes-Benz Group vertritt in dieser Frage eine gegenteilige Rechtsauffassung. Gegen die vorgenannten Anordnungen und Feststellungen des KBA hat Mercedes-Benz jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt. Soweit das KBA den Widersprüchen nicht abgeholfen hat, hat Mercedes-Benz die kontroversen Fragen einer gerichtlichen Klärung vor dem zuständigen Verwaltungsgericht zugeführt und entsprechende Klagen erhoben. Ungeachtet dieser Widersprüche und der sich anschließenden Klageverfahren kooperiert der Konzern weiterhin vollumfänglich mit dem KBA. Die vom KBA geforderten Abhilfemaßnahmen wurden von der Mercedes-Benz Group größtenteils fertig entwickelt sowie vom KBA geprüft und genehmigt; die entsprechenden Rückrufe wurden eingeleitet. Für die vom Bescheid aus Dezember 2023 betroffenen Fahrzeuge stehen zum Teil noch Entwicklungen, Prüfungen und Freigaben der Abhilfemaßnahmen aus. 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 deren technischen Elementen. Darüber hinaus befindet sich der Konzern weiterhin auch mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) 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, aber auch für die britische Marktüberwachungsbehörde DVSA (Driver and Vehicle Standards Agency).

Neben den vorgenannten Behörden führen im Zusammenhang mit Dieselausgasemissionen Behörden verschiedener ausländischer Staaten, insbesondere das südkoreanische Umweltministerium (Ministry of Environment) und die südkoreanische Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission), verschiedene Untersuchungen und/oder Verfahren durch. Hierbei haben diese südkoreanischen Behörden bestimmte Feststellungen getroffen und Sanktionen gegen Mercedes-Benz ausgesprochen, gegen welche Mercedes-Benz Rechtsmittel eingelegt hat. Im gleichen Zusammenhang führen auch nationale Kartellbehörden verschiedener Staaten Untersuchungen durch, so auch die südkoreanische Kartellbehörde, die bestimmte Feststellungen getroffen und Bußgelder gegen einige Automobilhersteller verhängt hat. Das strafrechtliche Verfahren in Südkorea wurde im Februar 2024 beendet.

Die Mercedes-Benz Group kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation und angesichts der bisherigen Entwicklungen ist es möglich, dass weitere regulatorische, strafrechtliche und verwaltungsrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen die Mercedes-Benz Group und/oder ihre 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.

Die Mercedes-Benz Group kann zu den noch laufenden Verfahren und Vorgängen zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage über den Ausgang treffen. In Anbetracht der Rechtsauffassungen unter anderem US-amerikanischer Regulierungsbehörden und des KBA sowie des südkoreanischen Ministry of Environment ist es nicht auszuschließen, dass neben diesen Behörden eine oder mehrere weitere Behörden weltweit zu dem Schluss kommen, dass bestimmte Pkw und/oder Vans 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. Es ist nicht auszuschließen, dass die Mercedes-Benz Group erheblichen weiteren Geldbußen und sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen ausgesetzt wird. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für die Mercedes-Benz

Group einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann es aufgrund negativer Behauptungen oder Feststellungen zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden – oder auch Kläger – diese Behauptungen oder Feststellungen übernehmen. Somit besteht das Risiko, dass negative Behauptungen oder Feststellungen in einem Verfahren negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben können und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

Des Weiteren könnte die Fähigkeit der Mercedes-Benz Group, sich in den Verfahren zu verteidigen, durch bereits abgeschlossene Verfahren und die diesen Verfahren zugrunde liegenden Vorwürfe sowie durch einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in jeder der vorangehend beschriebenen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, verwaltungs- oder strafrechtlichen Anordnungen, rechtlichen Maßnahmen und/oder Verfahren beeinträchtigt werden.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselausgasemissionen – Zivilverfahren

In einer im September 2020 durch die Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida eingereichten Klage behauptete die Klägerin, dass unter anderem die Mercedes-Benz Group 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. Die Klage wurde im dritten Quartal 2022 abgewiesen. Das gegen diese Entscheidung von der Klägerin eingelegte Rechtsmittel wurde im dritten Quartal 2023 zurückgewiesen. Die Entscheidung ist rechtskräftig und das Verfahren damit beendet.

Verbrauchersammelklagen wurden im Februar 2019 in Israel gegen die Mercedes-Benz Group AG und seit Mai 2020 im Vereinigten Königreich, in den Niederlanden, in Portugal sowie seit November 2022 in Australien gegen die Mercedes-Benz Group AG und weitere Konzerngesellschaften eingereicht. Die Kläger erheben unter anderem den Vorwurf, die Mercedes-Benz Group hätte Vorrichtungen verwendet, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen. Sie behaupten auch, die Mercedes-Benz Group AG hätte Verbraucher im Zusammenhang mit werblichen Aussagen für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge getäuscht. Die Verfahren in England und Wales setzen sich aus mehreren Einzelklagen, die in einer

Sammelklage konsolidiert wurden, zusammen. Daneben ist in Schottland eine Sammelklage rechtshängig. Bei diesen Verfahren müssen sich vermeintlich Geschädigte für die Anspruchsdurchsetzung aktiv zur Klage anmelden (Opt-in). Die Kläger der Verbrauchersammelklage in England und Wales erheben darüber hinaus unter anderem den Vorwurf wettbewerbswidrigen Verhaltens in Bezug auf Technologien zur Behandlung von Dieselausgasemissionen.

In Deutschland hat eine Vielzahl von Kunden von Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen mit gleichartigem Vorwurf eingereicht. Sie berufen sich dabei insbesondere auf die oben genannten Rückrufanordnungen des KBA. Die Anzahl der anhängigen Klagen ist rückläufig, wobei ein zukünftiger Anstieg nicht ausgeschlossen werden kann. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. reichte im Juli 2021 eine Musterfeststellungsklage mit gleichartigem Vorwurf beim Oberlandesgericht Stuttgart gegen die Mercedes-Benz Group AG ein. Ziel einer Musterfeststellungsklage ist es, bestimmte Voraussetzungen vermeintlicher Ansprüche von Verbrauchern feststellen zu lassen. Im Anschluss an eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs aus dem ersten Quartal 2023 hat der Bundesgerichtshof im zweiten Quartal 2023 entschieden, dass Fahrzeugkäufer einen Schadensersatzanspruch gegen den Hersteller geltend machen können, wenn dieser vorsätzlich oder fahrlässig eine unzulässige Abschalteinrichtung verwendet hat.

Darüber hinaus sind Sammelklagen wegen angeblich wettbewerbswidrigen Verhaltens bezüglich

Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, in Kanada anhängig. Die Verfahren in den USA wurden im Jahr 2022 rechtskräftig zugunsten der Mercedes-Benz Group AG und der MBUSA abgeschlossen. Darüber hinaus wurden im Jahr 2023 mehrere Sammelklagen in Kanada durch gerichtlich bestätigte Klagerücknahmen endgültig beendet. Die Mercedes-Benz Group geht davon aus, dass auch die letzte in Kanada anhängige Klage nicht fortgeführt wird, und wird sich bis zur endgültigen Beendigung gegen diese verteidigen. Diese Entwicklungen verringern das Risiko erheblich, das mit diesen Sammelklagen verbunden ist. Sie qualifizieren daher nicht länger für eine gesonderte Berichterstattung, weshalb die Mercedes-Benz Group über sie künftig nicht länger berichten wird.

Die Mercedes-Benz Group AG und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften halten die vorgenannten anhängigen Klagen für unbegründet und verteidigen sich weiter gegen diese.

Darüber hinaus haben Anleger aus Deutschland und dem Ausland beim Landgericht Stuttgart Klagen auf Schadensersatz wegen der angeblichen Verletzung kapitalmarktrechtlicher Publizitätsvorschriften erhoben (Ausgangsverfahren) und auch außergerichtlich Schadensersatz gefordert. Die Mercedes-Benz Group AG hält die Klagen und außergerichtlichen Forderungen für unbegründet und wird sich gegen diese verteidigen. Im Dezember 2021 hat das Oberlandesgericht Stuttgart in diesem Zusammenhang ein Musterverfahren nach dem

Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) eingeleitet. Diverse Anleger haben von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Ansprüche in einem insgesamt erheblichen Umfang zum Zweck der Verjährungshemmung zum Musterverfahren anzumelden. Die Mercedes-Benz Group AG ist unverändert der Auffassung, dass sie ihren kapitalmarktrechtlichen Publizitätspflichten ordnungsgemäß nachgekommen ist und verteidigt sich auch in dem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger.

Soweit Gerichtsverfahren zum Nachteil der Mercedes-Benz Group ausgehen, können sich hieraus erhebliche finanzielle Belastungen zum Beispiel durch Schadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Gerichtsverfahren können auch negative Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Des Weiteren könnte die Fähigkeit der Mercedes-Benz Group, sich in den Gerichtsverfahren zu verteidigen, durch die Vergleiche der dieselbezogenen Klagen in den USA und in Kanada sowie durch ungünstige Behauptungen und Ergebnisse, durch einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in den vorstehend genannten behördlichen oder anderen gerichtlichen Verfahren beeinträchtigt werden.

Risiken aus sonstigen rechtlichen Verfahren

Im September 2021 haben einzelne Personen aus dem Umfeld des Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH) beim Landgericht Stuttgart eine Klageschrift gegen die Mercedes-Benz AG eingereicht. Die Kläger machen einen Unterlassungsanspruch geltend und verlangen, dass die Mercedes-Benz AG ab November 2030 keine Pkw mit Verbrennungsmotor mehr in den Verkehr bringt und deren Verkauf in der Zeit davor reduziert. Das Landgericht Stuttgart hat die Klage im dritten Quartal 2022 vollumfänglich abgewiesen. Das Oberlandesgericht Stuttgart hat die Entscheidung bestätigt und die Berufung der Kläger im vierten Quartal 2023 als offensichtlich unbegründet zurückgewiesen. Die Kläger haben beim Bundesgerichtshof Beschwerde gegen die Nichtzulassung der Revision eingelegt. Die Mercedes-Benz AG wird sich weiterhin gegen die Vorwürfe der Kläger 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 der Mercedes-Benz Group in einer bestimmten Berichtsperiode beeinflussen kann, werden die daraus eventuell resultierenden Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns jedoch keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage der Mercedes-Benz Group haben.

Weitere Informationen über rechtliche Verfahren finden sich in Anmerkung 30 des Konzernanhangs.

Steuerliche Risiken und Chancen

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen operieren weltweit in vielen Ländern und unterliegen daher zahlreichen unterschiedlichen Rechtsvorschriften und Steuerprüfungen. Die steuerlichen Risiken und Chancen können sich dabei auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns auswirken. Zum 31. Dezember 2023 erfolgt erstmals ein Ausweis der Quantifizierung der steuerlichen Risiken und Chancen auf das Konzernergebnis in diesem Risiko- und Chancenbericht. In geringem Umfang liegen zusätzlich steuerliche Risiken auf das operative Ergebnis vor.

Etwaige Änderungen der Rechtsvorschriften sowie der Rechtsprechung und unterschiedliche Rechtsauslegungen durch die Finanzverwaltungen – insbesondere auch im Bereich grenzüberschreitender Transaktionen – können mit erheblicher Unsicherheit behaftet sein. Daher

ist es möglich, dass sich gebildete Rückstellungen als nicht ausreichend erweisen und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash Flow des Konzerns ergeben können.

Aufgrund rückwirkender gesetzlicher Änderungen, künftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassung der Finanzverwaltung ist es auch möglich, dass sich positive Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash-Flow des Konzerns ergeben können.

Etwaige Änderungen oder Aufgriffe durch die Finanzbehörden werden durch die Steuerabteilung kontinuierlich überwacht, und bei Bedarf werden Maßnahmen ergriffen. Die Überwachung, Steuerung und Vermeidung von steuerlichen Risiken wird durch ein Tax Compliance Management System (Tax CMS) unterstützt.

Darüber hinaus besteht bei fehlendem oder zu geringem künftigen steuerlichen Einkommen ein bilanzielles Risiko, dass der Steuervorteil aus Verlustvorträgen und steuerlich abzugsfähigen temporären Differenzen nicht oder nicht mehr in vollem Umfang angesetzt werden darf und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben können. Umgekehrt besteht eine bilanzielle Chance, dass derzeit nicht im vollen Umfang angesetzte Steuervorteile in künftigen Jahren doch genutzt beziehungsweise angesetzt werden dürfen und sich insofern auch positive Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben können.

Gesamtbetrachtung der Risiko- und Chancensituation

Das Gesamtbild der Risiko- und Chancensituation des Konzerns setzt sich aus den dargestellten Einzelrisiken und -chancen aller Risiko- und Chancenkategorien zusammen.

Neben den beschriebenen Risiken kann es unvorhersehbare Ereignisse geben, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage und die nichtfinanziellen Kennzahlen der Mercedes-Benz Group, die Reputation des Konzerns sowie auf die Gesellschaft und Umwelt auswirken können.

Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, sind weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses erkennbar.

EU-Taxonomie

Die EU-Taxonomie-Verordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte sowie die ergänzenden Interpretationsdokumente der EU-Kommission enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Diese betreffen unter anderem Auslegungsfragen zur Klassifikation von Wirtschaftstätigkeiten, zu »Do-No-Significant-Harm«-Kriterien und zur Bewertung der wirtschaftlichen Substanz finanzieller Beteiligungen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheit behaftet.

Nicht inhaltlich geprüfte Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts

Soweit sich die Verweise im Lagebericht auf Teile des Geschäftsberichts beziehen, die nicht Gegenstand der Abschlussprüfung waren (Bestandteile außerhalb des Jahres- und Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts), oder auf die Homepage der Mercedes-Benz Group oder auf andere Berichte oder Dokumente, waren diese nicht Bestandteil der externen Abschlussprüfung.

Ebenfalls nicht Bestandteil der Abschlussprüfung waren die lageberichtsfremden Angaben zur Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems im Kapitel »Risiko- und Chancenbericht«.

Soweit Kennzahlen im Rahmen einer gesonderten betriebswirtschaftlichen Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterzogen sind, sind diese über eine Fußnote gekennzeichnet.





CORPORATE GOVERNANCE

CORPORATE GOVERNANCE

163 Bericht des Prüfungsausschusses	173 Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse
167 Erklärung zur Unternehmensführung	
167 Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex	179 Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen
168 Vergütungsbericht, Vergütungssystem	180 Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat
168 Wesentliche Grundsätze und Praktiken der Unternehmensführung	
171 Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands	187 Aktionäre und Hauptversammlung

Bericht des Prüfungsausschusses

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

als Vorsitzender des Prüfungsausschusses freue ich mich, Ihnen nachfolgend die Aufgaben und Tätigkeiten dieses Gremiums im Geschäftsjahr 2023 vorzustellen.

Verantwortung

Auf der Grundlage der gesetzlichen Vorschriften, des Deutschen Corporate Governance Kodex und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse behandelt der Prüfungsausschuss insbesondere Fragen der Rechnungslegung, der Finanzberichterstattung sowie der nichtfinanziellen Berichterstattung. Darüber hinaus befasst er sich mit der Abschlussprüfung und überprüft die Qualität, Qualifikation sowie die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner erörtert er die Angemessenheit, Wirksamkeit und die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems, des internen Revisionssystems sowie des Compliance-Management-Systems. Nach Bestellung des Abschlussprüfers durch die Hauptversammlung beauftragt der Prüfungsausschuss den Prüfer mit der Abschlussprüfung und mit der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Darüber hinaus stimmt der Prüfungsausschuss die Prüfungsschwerpunkte mit dem Abschlussprüfer ab und trifft mit diesem die Honorarvereinbarung. Der Prüfungsausschuss

beauftragt den Prüfer zudem mit der freiwilligen Prüfung der nichtfinanziellen Erklärung als Teil des Lageberichts.

Paritätische Besetzung

Im Geschäftsjahr 2023 waren auf der Seite der Anteilseigner Olaf Koch als Vorsitzender und Timotheus Höttges im Prüfungsausschuss vertreten. Die Genannten sind unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand und verfügen über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und der Abschlussprüfung einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Die Arbeitnehmer wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Ergun Lümalı und bis zu seinem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat durch Michael Brecht repräsentiert. Als Nachfolger von Michael Brecht im Prüfungsausschuss wurde Roman Romanowski und in seiner Funktion als stellvertretender Ausschussvorsitzender wurde Ergun Lümalı gewählt.

Sitzungen und Teilnehmer

Der Prüfungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2023 sechsmal. An allen Sitzungen nahm der Vorsitzende des Aufsichtsrats als ständiger Gast teil. Weitere ständige

Teilnehmer waren unter Wahrung der gesetzlichen Anforderungen der Vorstandsvorsitzende, die für Finanzen und Controlling sowie für Integrität, Governance und Nachhaltigkeit zuständigen Vorstandsmitglieder sowie die Vertreter des Abschlussprüfers. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten informierten auch die Leiter von Fachabteilungen wie beispielsweise der Bereiche Accounting, Interne Revision, Compliance und der Rechtsabteilung. Darüber hinaus fanden regelmäßig Executive Sessions mit dem Abschlussprüfer ohne Beisein des Vorstands statt.

Zusätzlich führte der Prüfungsausschussvorsitzende insbesondere zur Vorbereitung anstehender Sitzungen regelmäßig Gespräche mit dem Abschlussprüfer sowie Einzelgespräche, unter anderem mit den vorgenannten Vorstandsmitgliedern, der Leiterin Interne Revision, dem Leiter Compliance, dem Leiter Recht sowie bei Bedarf mit den Leitern weiterer Fachabteilungen.

Information an den Aufsichtsrat

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses informierte den Aufsichtsrat in dessen jeweils folgender Sitzung über die Tätigkeit des Ausschusses sowie den Inhalt von Sitzungen und Gesprächen.

Themen im Jahr 2023

In der Sitzung am 16. Februar 2023 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2022 sowie den vorläufigen Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Nach sorgfältiger Prüfung nahm der Ausschuss die präsentierten Zahlen zustimmend zur Kenntnis, stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die vorgeschlagene Veröffentlichung bestehen, und empfahl dem im Anschluss tagenden Aufsichtsrat, sich dieser Einschätzung anzuschließen. Die vorläufigen Kennzahlen und der vorläufige Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 17. Februar 2023 veröffentlicht. Darüber hinaus diskutierte der Ausschuss in dieser Sitzung die Ergebnisse der intern durchgeführten Qualitätsanalyse der Abschlussprüfung. Zudem behandelte das Gremium den Bericht über die im Geschäftsjahr 2022 an den Abschlussprüfer insgesamt für Prüfungsleistungen und Nichtprüfungsleistungen gezahlten Honorare inklusive des »Non-Audit Fee Cap« und legte den Genehmigungsrahmen für die Beauftragung des Abschlussprüfers mit Nichtprüfungsleistungen für den Zeitraum vom 1. Februar 2023 bis 31. Dezember 2023 fest. Vorbehaltlich der Wahlentscheidung der Hauptversammlung erörterte der Ausschuss auch den Vorschlag für die mit dem Prüfer für das Geschäftsjahr 2023 zu treffende Honorarvereinbarung. Des Weiteren befasste sich der Prüfungsausschuss mit dem Jahresprüfplan der Internen Revision für 2023 sowie den Berichten des Bereichs Compliance und der Rechtsabteilung. Schließlich ließ sich das Gremium über den aktuellen Finanzstatus, Volumina und Preise der Fahrzeug-Cluster des

aktuellen sowie des zukünftigen Portfolios von Mercedes-Benz Cars informieren.

In seiner Sitzung am 13. März 2023 prüfte und erörterte der Ausschuss eingehend den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2022, den Vergütungsbericht, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und gingen dabei insbesondere auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) sowie die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen ein und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss (einschließlich der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte in den Bestätigungsvermerken) und zum rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit der Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung, den

Vergütungsbericht, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 5,20 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu billigen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2022.

Der Prüfungsausschuss beschloss in dieser Sitzung zudem die an den Aufsichtsrat beziehungsweise im weiteren Verlauf an die Hauptversammlung gerichtete Empfehlung, die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als Abschlussprüfer, Konzernabschlussprüfer und Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2023 zu bestellen. Dabei wurden die Erörterung der Qualität der Abschlussprüfung und die Ergebnisse der Unabhängigkeitsprüfung berücksichtigt, bei der keine Anhaltspunkte für Befangenheitsgründe oder für eine Gefährdung der Unabhängigkeit festgestellt worden waren.

Im Jahresverlauf 2023 erörterte der Prüfungsausschuss in den quartalsbezogenen Sitzungen mit dem Vorstand und mit dem Abschlussprüfer die Zwischenfinanzberichte sowie die Ergebnisse der prüferischen Durchsicht vor deren Veröffentlichung. Darüber hinaus nahm der Ausschuss die Berichte der Bereiche Interne Revision, Compliance und der Rechtsabteilung entgegen. Der Vorstand berichtete dem Ausschuss zudem regelmäßig über den aktuellen Stand der wesentlichen rechtlichen Verfahren, einschließlich der kartellrechtlichen und im Zusammenhang mit Dieselausgasemissionen stehenden Verfahren. Außerdem ließ sich der Prüfungsausschuss regelmäßig über mögliche Regelverstöße berichten, die

Mitarbeiter und Externe an das unternehmenseigene Hinweisgebersystem BPO (Business & People Protection Office) meldeten.

Im April 2023 behandelte der Ausschuss zunächst den Zwischenfinanzbericht für das erste Quartal 2023. Sodann nahm der Prüfungsausschuss Berichte der Internen Revision, der Rechtsabteilung und des Compliance-Bereichs entgegen. Teil des Berichts der Internen Revision war auch ein Update zu ESG-relevanten (Environment, Social, Governance) Prüfungen und Feststellungen.

In seiner Sitzung im Juni 2023 erörterte der Prüfungsausschuss Aspekte des Risikomanagementsystems und befasste sich dabei insbesondere mit Methoden, Prozessen und Ableitungen in Bezug auf ESG-Risiken und Chancen sowie Digitalisierungsmaßnahmen. Zudem ließ er sich über Weiterentwicklungen des internen Kontrollsystems berichten. Das Compliance-Management-System betreffend wurden unter anderem Digitalisierungsinitiativen einschließlich des perspektivischen Einsatzes von künstlicher Intelligenz vorgestellt. Einen Schwerpunkt der Sitzung bildete der Bericht über weitere Implementierungs- und Umsetzungsmaßnahmen betreffend die neuen ESG- bzw. Nachhaltigkeitsberichterstattungsanforderungen und den Aufbau eines einheitlichen Business-Performance-Managements für Nachhaltigkeit bzw. ESG. Des Weiteren nahm der Prüfungsausschuss einen ausführlichen Bericht der Steuerabteilung entgegen. Informiert wurde unter anderem über die Weiterentwicklung des Tax-Compliance-Management-Systems sowie neue regulatorische

Anforderungen mit ESG- bzw. Nachhaltigkeitshintergrund. Gegenstand der Sitzung war ferner die Erörterung der Planung der Abschlussprüfung einschließlich der Prüfungsschwerpunkte für das Geschäftsjahr 2023. In diesem Kontext befasste sich der Ausschuss zudem mit der Qualität der Abschlussprüfung sowie dem Stand der Transition in Bezug auf die bevorstehende Rotation des Abschlussprüfers. Schließlich ließ sich der Prüfungsausschuss über aktuelle Bilanzierungsthemen berichten.

In seiner Sitzung im Juli 2023 befasste sich das Gremium mit den Ergebnissen des zweiten Quartals 2023 sowie dem Risikobericht. Des Weiteren nahm der Ausschuss die quartalsbezogenen Berichte der Bereiche Compliance, Interne Revision und der Rechtsabteilung entgegen. Hierbei wurde er unter anderem über ein den Standards des Institute of Internal Auditors entsprechendes extern durchgeführtes Quality-Assessment informiert, bei welchem die Interne Revision ein herausragendes Ergebnis erzielen konnte. Zudem diskutierte der Prüfungsausschuss mit dem Vorstand den jährlichen Bericht des Konzernbeauftragten für den Datenschutz. Das Gremium befasste sich unter Einbeziehung sogenannter Audit Quality Indicators ferner mit der Qualität der Abschlussprüfung. Gegenstand der Tagesordnung war schließlich ein Bericht zum Management von Währungsrisiken.

Im Oktober 2023 behandelte der Ausschuss den Zwischenfinanzbericht für das dritte Quartal 2023 sowie den Risikobericht. Des Weiteren nahm das Gremium die jährliche Überprüfung der zugelassenen

Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vor und befasste sich mit den quartalsbezogenen Berichten des Bereichs Compliance, der Internen Revision und der Rechtsabteilung. Hierbei wurde der Prüfungsausschuss ausführlich zu Social-Compliance-Aktivitäten, insbesondere zu Human-Rights-Due-Diligence-Prozessen das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) betreffend, informiert. Zudem ließ sich das Gremium wiederum zum Stand der Transition in Bezug auf die bevorstehende Rotation des Abschlussprüfers berichten.

Jahres- und Konzernabschluss 2023

In seiner Sitzung am 21. Februar 2024 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2023 sowie den vorläufigen Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Nach sorgfältiger Prüfung nahm der Ausschuss die präsentierten Zahlen zustimmend zur Kenntnis, stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die vorgeschlagene Veröffentlichung bestehen, und empfahl dem im Anschluss tagenden Aufsichtsrat, sich dieser Einschätzung anzuschließen. Die vorläufigen Kennzahlen und der vorläufige Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 22. Februar 2024 veröffentlicht.

Im März 2024 prüfte und erörterte der Ausschuss eingehend den Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2023, den Vergütungsbericht, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag.

Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und gingen dabei insbesondere auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) sowie die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen ein und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss (einschließlich der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte) und zum rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit der Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung, den Vergütungsbericht, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 5,30 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu billigen.

Selbstbeurteilung

Der Prüfungsausschuss führte auch im Jahr 2023 auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung am 21. Februar 2024 vorgestellt und diskutiert. Grundsätzlicher Änderungsbedarf hat sich nicht gezeigt. Einzelne Anregungen werden aufgegriffen.

Stuttgart, im März 2024

Der Prüfungsausschuss



Olaf Koch
Vorsitzender

Erklärung zur Unternehmensführung

In der Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289f, 315d HGB erläutern Vorstand und Aufsichtsrat die Corporate Governance des Unternehmens im Berichtsjahr 2023. Die Ausführungen gelten für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern, soweit nachfolgend nicht anders dargestellt. Gemäß § 317 Abs. 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Erklärung zur Unternehmensführung durch den Abschlussprüfer darauf zu beschränken, ob die gesetzlich geforderten Angaben gemacht wurden.

Die aktuelle Erklärung zur Unternehmensführung sowie die aktuelle Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex sind neben den nicht mehr aktuellen Erklärungen der vergangenen fünf Jahre auf der Internetseite der Gesellschaft unter group.mercedes-benz.com/euf verfügbar.

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Mercedes-Benz Group AG entspricht den vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 27. Juni 2022 bekannt gemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 (»Kodex«) mit Ausnahme der Empfehlungen C.4 und C.5 (Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten) und wird diesen Empfehlungen mit den genannten Ausnahmen auch künftig entsprechen. Seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung im Dezember 2022 hat die Mercedes-Benz Group AG den Empfehlungen des Kodex ebenfalls mit den genannten Abweichungen entsprochen.

Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten (C.4 und C.5)

Nach der Empfehlung C.4 soll ein Aufsichtsratsmitglied, das keinem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, insgesamt nicht mehr als fünf Aufsichtsratsmandate bei konzernexternen

börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen wahrnehmen, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt zählt. Nach der Empfehlung C.5 sollen Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften insgesamt nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahrnehmen. Ob die Gesamtzahl der von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern wahrgenommenen Mandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften und vergleichbaren Funktionen noch angemessen erscheint, ist im Wege der Einzelfallbetrachtung sachgerechter zu bewerten als durch eine starre Obergrenze, zumal die Abgrenzung der in die Betrachtung einzubeziehenden Mandate nicht immer trennscharf möglich ist. Im Übrigen erhöht sich die individuell zu erwartende Arbeitsbelastung durch die Summe der wahrgenommenen Mandate nicht zwingend proportional zu deren Zahl.

Stuttgart, im Dezember 2023

Für den Aufsichtsrat

Dr. Bernd Pischetsrieder
Vorsitzender

Für den Vorstand

Ola Källenius
Vorsitzender

Vergütungsbericht, Vergütungssystem

Unter group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand ist der Vergütungsbericht für das Jahr 2023 mit dem Vermerk des Abschlussprüfers gemäß §162 Aktiengesetz zugänglich. Dort kann auch das für das Jahr 2023 geltende Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands gemäß §87a Abs. 1 und 2 Satz 1 Aktiengesetz abgerufen werden, das von der Hauptversammlung am 3. Mai 2023 gebilligt wurde. Der ebenfalls von der Hauptversammlung am 3. Mai 2023 gefasste Beschluss gemäß §113 Abs. 3 Aktiengesetz über die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats steht unter group.mercedes-benz.com/verguetung-ar zur Verfügung.

Wesentliche Grundsätze und Praktiken der Unternehmens- führung

Deutscher Corporate Governance Kodex

Über die gesetzlichen Anforderungen des deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrechts hinaus entsprach und entspricht die Mercedes-Benz Group AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (»Kodex«) mit den in der Entsprechenserklärung gemäß §161 AktG genannten und begründeten Ausnahmen.

Den Anregungen des Kodex entsprach und entspricht die Mercedes-Benz Group AG vollumfänglich.

Grundsätze des unternehmerischen Handelns

Die Mercedes-Benz Group richtet ihr geschäftliches Handeln an konzernweiten Standards aus, die über die Anforderungen von Gesetz und Deutschem Corporate Governance Kodex hinausgehen. Mercedes-Benz ist überzeugt, dass dauerhaft erfolgreich nur bleibt, wer ethisch und rechtlich verantwortungsvoll handelt – das gilt insbesondere in Zeiten des Umbruchs und Wandels. Integrität und Compliance nehmen bei der Mercedes-Benz Group daher einen hohen Stellenwert ein. Um auf diesem Fundament einen langfristigen und nachhaltigen Unternehmenserfolg zu erreichen, ist es ihr Ziel, dass ihre Aktivitäten im Einklang mit den Belangen der Umwelt und der Gesellschaft stehen. Denn die Mercedes-Benz Group will als einer der weltweit

führenden Automobilhersteller auch in Sachen Nachhaltigkeit an der Spitze stehen. Die wichtigsten Grundsätze seines Handelns definiert das Unternehmen in seiner Verhaltensrichtlinie, die allen Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG und des Konzerns Orientierung bietet und sie dabei unterstützt, auch in schwierigen Geschäftssituationen richtige Entscheidungen zu treffen.

Die Verhaltensrichtlinie

Die Verhaltensrichtlinie ist für alle Führungskräfte und Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG und auch der konsolidierten Konzerngesellschaften weltweit bindend. Anfang 2023 wurde die im Jahr 2022 überarbeitete Verhaltensrichtlinie an die Beschäftigten kommuniziert. Die Richtlinie legt die zentralen Unternehmensgrundsätze für das Verhalten im Geschäftsalltag, den Umgang miteinander im Unternehmen, mit Geschäftspartnern und Kunden fest. Zu diesen Unternehmensgrundsätzen gehören neben der Achtung von Recht und Gesetz zum Beispiel auch Fairness, Transparenz, gelebte Vielfalt und Verantwortung. Ergänzend zu den Unternehmensgrundsätzen enthält die Verhaltensrichtlinie unter anderem Regelungen zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie zum Umgang mit Interessenkonflikten und untersagt Korruption in jeder Form. Sie ist im Internet unter group.mercedes-benz.com/compliance/verhaltensrichtlinie zugänglich.

Die Grundsaterklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte

Die Grundsaterklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte ergänzt und konkretisiert die Verhaltensrichtlinie zu Menschenrechten und guten Arbeitsbedingungen und ist für alle Führungskräfte und Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG und auch der konsolidierten Konzerngesellschaften weltweit verbindlich. Die Mercedes-Benz Group verpflichtet sich mit der Grundsaterklärung zudem dazu, weltweit negativen Auswirkungen auf die Menschenrechte innerhalb ihres eigenen Geschäftsbereichs sowie gegenüber ihren Partnern und Lieferanten vorzubeugen und diese negativen Auswirkungen zu minimieren und, soweit möglich, zu beenden. Die Grundsaterklärung ist in verschiedenen Sprachen group.mercedes-benz.com/menschenrechte/grundsaterklaerung öffentlich verfügbar.

Erwartungen an Geschäftspartner

Die Mercedes-Benz Group formuliert klare Anforderungen auch an ihre Geschäftspartner, denn integriertes und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Deshalb achtet sie bei der Auswahl der Geschäftspartner darauf, dass sie die Gesetze einhalten, ethische Grundsätze befolgen, diese Vorgaben auch an ihre Lieferanten weitergeben und sich für deren Einhaltung einsetzen. Zu den Erwartungen der Mercedes-Benz Group an ihre Geschäftspartner siehe auch group.mercedes-benz.com/nh/ugb

Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit

Die Mercedes-Benz Group hat einen Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit eingerichtet. Seine Mitglieder sind unabhängige Expertinnen und Experten aus den Bereichen Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie Menschenrechte und Ethik und begleiten die Mercedes-Benz Group konstruktiv-kritisch in Fragen der Integrität, Nachhaltigkeit und Unternehmensverantwortung. Der Beirat trifft sich unter der Leitung des zuständigen Vorstandsmitglieds für Integrität, Governance & Nachhaltigkeit zu mehreren Sitzungen jährlich. Eine dieser jährlichen Sitzungen dient insbesondere dem Austausch mit anderen Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats. Bei weiteren themenspezifischen Terminen findet zudem ein regelmäßiger Austausch des Beirats mit Führungskräften und Mitarbeitenden statt, so beispielsweise in den Arbeitsgruppen mit dem Fokus Integrität und Beschäftigte sowie Klimaschutz und Ressourcenschonung. Zusätzlich gab es einen Austausch mit Mitarbeitenden am Mitarbeitertag im Rahmen des Sustainability Dialogue 2023. Darüber hinaus setzte sich das Gremium 2023 unter anderem mit den Themen Menschenrechte, Datenverantwortung, verantwortungsvoller Umgang mit künstlicher Intelligenz oder der Weiterentwicklung der nachhaltigen Geschäftsstrategie auseinander.

Internes Risikomanagementsystem, internes Kontroll- und Compliance-Management-System im Konzern

Die Mercedes-Benz Group verfügt über interne Kontroll-, Risiko- und Compliance-Management-Systeme, die der Größe und globalen Präsenz des Unternehmens, dem Umfang seiner Geschäftstätigkeit sowie seiner Risikolage gerecht werden und auf das kontinuierliche und systematische Management unternehmerischer Risiken und Chancen ausgerichtet sind. Diese Prozesse und Systeme unterliegen der fortlaufenden Überwachung, um identifizierte Schwächen zu beheben und die Prozesse und Systeme fortlaufend zu verbessern. Dabei werden auch mit Sozial- und Umweltfaktoren verbundene Risiken und Chancen berücksichtigt. Bei der Identifikation nachhaltigkeitsbezogener Risiken und Chancen orientiert sich die Mercedes-Benz Group AG an den durch die Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Themen und schließt somit die Handlungsfelder der nachhaltigen Geschäftsstrategie mit ein, welche mit konkreten Zielen belegt sind. Die Wesentlichkeitsanalyse wurde im Sommer 2022 abgeschlossen und gilt nach einer Überprüfung der Handlungsfelder auch für das Jahr 2023. Ebenfalls im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse und thematischer Risikoassessments, beispielsweise in der Ökobilanzierung entlang des gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge oder im Human Rights Respect System, werden systematisch nachhaltigkeitsbezogene Daten erfasst sowie soziale und ökologische Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit identifiziert und bewertet.

Das Risikomanagementsystem ist Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann. Die Interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und der Unternehmensstandards mit zielgerichteten Prüfungen und initiiert bei Bedarf angemessene Maßnahmen. Weitergehende Informationen zum Risikomanagement sind im Risiko- und Chancenbericht im zusammengefassten Lagebericht 2023 enthalten.

Das interne Kontrollsystem beinhaltet neben dem rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystem insbesondere auch das Compliance-Management-System, andere vergleichbare Systeme oder Rahmenwerke wie das Human Rights Respect System sowie eine unabhängige Prüfung des Aufbaus und der Prozesse des internen Kontrollsystems durch die Interne Revision. Weitergehende Erläuterungen zum internen Kontrollsystem sind im Risiko- und Chancenbericht im zusammengefassten Lagebericht 2023 verfügbar.

Ziel des Compliance-Management-Systems (CMS) ist es, auf dem Fundament der Integritätskultur die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen sowie bei seinen Mitarbeitenden zu fördern, Fehlverhalten vorzubeugen und Compliance-Risiken systematisch zu minimieren. Ausführliche Informationen zum Mercedes-Benz Compliance-Management-System stehen im Kapitel »Nichtfinanzielle Erklärung« des Geschäftsberichts 2023 zur Verfügung.

Mindestens einmal jährlich diskutiert der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des internen Revisionssystems und des Compliance-Management-Systems. Dies schließt jeweils in diesen oder in vergleichbaren Systemen oder Prozessen abgedeckte Nachhaltigkeitsrisiken und -chancen, auch unter Berücksichtigung der Handlungsfelder der nachhaltigen Geschäftsstrategie sowie der ökologischen und sozialen Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit der Mercedes-Benz Group AG und des Konzerns mit ein. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses berichtet dem Aufsichtsrat spätestens in der nächstfolgenden Aufsichtsratssitzung über die Arbeit des Ausschusses. Der Aufsichtsrat behandelt das Risikomanagementsystem auch anlässlich der Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses. Der Aufsichtsratsvorsitzende hält zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats Kontakt mit dem Vorstand, insbesondere mit dem Vorsitzenden des Vorstands, um mit ihm zusätzlich zur Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements und der Compliance zu erörtern. Zudem informiert der Vorstand Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat regelmäßig über wesentliche Risiken der Gesellschaft und des Konzerns. Der Aufsichtsratsausschuss für Rechtsangelegenheiten unterstützt den Aufsichtsrat bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben im Hinblick auf die komplexen Verfahren im Zusammenhang mit kartellrechtlichen Fragestellungen und Fragen bezüglich Abgasemissionen, mit denen die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen konfrontiert sind.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Mercedes-Benz Group erstellt den Konzernabschluss und Zwischenfinanzberichte nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Die Mercedes-Benz Group erstellt neben dem Halbjahresfinanzbericht auch Quartalsfinanzberichte. Konzernabschluss und Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG werden von einem Abschlussprüfer geprüft, Zwischenfinanzberichte einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Der Konzernabschluss und die Konzernlageberichte sind binnen 90 Tagen, die Zwischenfinanzberichte binnen 45 Tagen nach Ende des jeweiligen Berichtszeitraums über die Homepage der Gesellschaft öffentlich zugänglich.

Gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses unterbreitet der Aufsichtsrat der Hauptversammlung einen Vorschlag für die Bestellung des Abschlussprüfers, des Konzernabschlussprüfers und des Prüfers für die prüferische Durchsicht der Zwischenfinanzberichte.

Vor Abgabe seiner Empfehlung für den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung holt der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats eine Erklärung des vorgesehenen Prüfers darüber ein, ob und gegebenenfalls welche geschäftlichen, finanziellen oder persönlichen Beziehungen zwischen dem Prüfer, seinen Organen und Prüfungsleitern einerseits sowie dem Unternehmen und seinen Organmitgliedern andererseits bestehen, die die Besorgnis der Befangenheit begründen könnten. Die Erklärung erstreckt sich auch darauf, welche anderen Leistungen in welchem Umfang im vorausgegangenen Jahr für den Konzern erbracht wurden beziehungsweise für das folgende Jahr vertraglich vereinbart sind.

Der Abschlussprüfer unterrichtet den Aufsichtsrat unverzüglich über alle für dessen Aufgaben wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse, die bei der Durchführung der Abschlussprüfung zur Kenntnis des Abschlussprüfers gelangen. Der Abschlussprüfer informiert den Aufsichtsrat und vermerkt im Prüfungsbericht, wenn er bei Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und/oder Aufsichtsrat abgegebenen Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex ergeben.

In der ordentlichen Hauptversammlung am 3. Mai 2023 wurde die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer, zum Konzernabschlussprüfer und zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2023 bestellt. Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft prüft die Jahres- und Konzernabschlüsse der Mercedes-Benz Group AG seit dem Jahr 1998; verantwortlicher Abschlussprüfer ist seit dem Berichtsjahr 2021 Alexander Bock.

Zur Einhaltung der Rotationspflicht der Prüfungsgesellschaft wurde im Jahr 2022 für das Berichtsjahr 2024 ein Auswahl- und Vorschlagsverfahren nach der EU-Abschlussprüferverordnung durchgeführt. Gemäß dem auf die Empfehlung und Präferenz des Prüfungsausschusses gestützten Vorschlag des Aufsichtsrats beschloss die ordentliche Hauptversammlung am 3. Mai 2023, die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2024 und zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2024 zu bestellen.

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands

Der Mercedes-Benz Group AG ist durch das deutsche Aktiengesetz ein duales Führungssystem vorgegeben, das zwischen dem Vorstand als Leitungsorgan und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan eine strikte personelle und funktionale Trennung vorsieht (Two-Tier Board). Der Vorstand leitet das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und berät.

Vorstand

Gemäß Satzung der Mercedes-Benz Group AG besteht der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern. Die genaue Zahl bestimmt der Aufsichtsrat. Zum 31. Dezember 2023 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern.

Für den Frauenanteil im Vorstand bestimmte der Aufsichtsrat im Dezember 2020 eine Zielgröße und eine Frist für deren Erreichung. Im August 2021 trat das Zweite Führungspositionen-Gesetz (FüPoG II) in Kraft. Danach müssen in paritätisch mitbestimmten börsennotierten Unternehmen mit mehr als drei Vorstandsmitgliedern mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglieder des Vorstands sein. Der Festlegung einer Zielquote für den Frauenanteil im Vorstand bedarf es bei den dem Mindestanteilsgebot unterliegenden Unternehmen nicht mehr. Gleichwohl beschloss der Aufsichtsrat, dass die 2020 bestimmte Zielquote als ein Aspekt des gesamthaften Anforderungsprofils für die Besetzung des Vorstands bestehen bleiben soll.

Die Einzelheiten zur Beteiligung von Frauen im Vorstand und zum gesamthaften Anforderungsprofil sind in eigenen Abschnitten dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.

Unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstands führen die einzelnen Vorstandsmitglieder ihre Ressorts im Rahmen der vom Gesamtvorstand beschlossenen Vorgaben in eigener Verantwortung. Bestimmte, vom Gesamtvorstand definierte Angelegenheiten werden gleichwohl im Gesamtvorstand behandelt und bedürfen seiner Zustimmung. Darüber hinaus ist jedes Vorstandsmitglied berechtigt, zu ihm wichtig erscheinenden Angelegenheiten eine vorherige Behandlung oder Beschlussfassung im Gesamtvorstand zu verlangen. Die Arbeit im Vorstand koordiniert der Vorstandsvorsitzende. Ausschüsse des Vorstands bestanden im Berichtszeitraum nicht.

Informationen über Aufgabenbereiche und Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind auf der Internetseite der Mercedes-Benz Group AG unter group.mercedes-benz.com/vorstand verfügbar.

Der Vorstand leitet die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern unter Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, der Arbeitnehmer und der übrigen Stakeholder mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats bestimmt er die strategische Ausrichtung des Unternehmens, die neben den langfristigen wirtschaftlichen Zielen auch ökologische und soziale Ziele berücksichtigt. So sind die strategischen Handlungsfelder Klimaschutz und Luftreinheit,

Ressourcenschonung, nachhaltige urbane Mobilität, Verkehrssicherheit, Datenverantwortung sowie Menschenrechte Bestandteile der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Auch die vom Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats beschlossene Unternehmensplanung umfasst – neben finanziellen Zielen – entsprechende nachhaltigkeitsbezogene Ziele.

Das vom Vorstand eingerichtete interne Kontroll- und Risikomanagementsystem deckt ebenfalls nachhaltigkeitsbezogene Ziele ab. Weitere Informationen zur Nachhaltigkeit finden sich auf der Internetseite des Unternehmens unter group.mercedes-benz.com/nachhaltigkeit.

Der Vorstand hat für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen und der internen Richtlinien in der Gesellschaft zu sorgen und wirkt darauf hin, dass sie auch von den Konzernunternehmen beachtet werden (Compliance). Er hat ein umfassendes, an der Risikolage des Unternehmens ausgerichtetes Compliance-Management-System etabliert, dessen Grundzüge im Kapitel »Nichtfinanzielle Erklärung« des Geschäftsberichts 2023 dargestellt sind. Bestandteil des Compliance-Management-Systems ist auch das Hinweisgebersystem BPO (Business & People Protection Office), das weltweit Mitarbeitenden und externen Hinweisgebern die Möglichkeit eröffnet, Regelverstöße zu melden.

Der Vorstand stellt die Zwischenfinanzberichte des Unternehmens, den Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG, den Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht mit der

nichtfinanziellen Erklärung der Gesellschaft und des Konzerns auf. Gemeinsam mit dem Aufsichtsrat erstellt er den Vergütungsbericht und gibt jährlich die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex ab.

Vorstand und Aufsichtsrat arbeiten zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll zusammen. Regelmäßig, zeitnah und umfassend informiert der Vorstand den Aufsichtsrat über alle für das Gesamtunternehmen relevanten Fragen der Strategie einschließlich der Nachhaltigkeitsstrategie, der Planung, der Rentabilität, der Geschäftsentwicklung, der Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und Compliance-Fragen. Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands näher festgelegt.

Für bestimmte, vom Aufsichtsrat definierte Arten von Geschäften bedarf der Vorstand der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats.

Die Vorstandsmitglieder sind dem Unternehmensinteresse verpflichtet und unterliegen während ihrer Tätigkeit für das Unternehmen einem umfassenden Wettbewerbsverbot. Sie dürfen bei ihren Entscheidungen keine persönlichen Interessen verfolgen und Geschäftschancen, die dem Unternehmen zustehen, nicht für sich nutzen. Jegliches persönliche Interesse an Geschäften des Unternehmens und alle sonstigen Interessenkonflikte haben sie unverzüglich dem Aufsichtsratsvorsitzenden und dem Vorstandsvorsitzenden offenzulegen und alle anderen Vorstandsmitglieder darüber zu informieren.

Die Vorstandsmitglieder dürfen konzernexterne Nebentätigkeiten nur mit Zustimmung des Präsidialausschusses des Aufsichtsrats übernehmen.

Der Vorstand hat sich eine auf der Internetseite der Gesellschaft unter group.mercedes-benz.com/corp-gov/de verfügbare Geschäftsordnung gegeben, die unter anderem das bei Beschlussfassungen zu beachtende Verfahren regelt und Bestimmungen enthält, die Interessenkonflikte vermeiden sollen.

Vielfalt und Chancengleichheit

Die Mercedes-Benz Group bekennt sich zu Toleranz, Offenheit und Fairness und fördert Vielfalt und Chancengleichheit, weil sie die Grundlage eines leistungsfähigen und erfolgreichen Unternehmens bilden. Diversität ist fest verankert in der Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group und fokussiert auf die übergreifenden strategischen Handlungsfelder »Frauenförderung«, »Internationalität« und »Chancengleichheit«.

Mit entsprechenden Rahmenbedingungen und Maßnahmen fördert die Mercedes-Benz Group ein Arbeitsumfeld, in dem Beschäftigte unabhängig von Alter, ethnischer Herkunft und Nationalität, Geschlecht und geschlechtlicher Identität, körperlichen und geistigen Fähigkeiten, Religion und Weltanschauung, sexueller Orientierung und sozialer Herkunft ihre Talente frei entfalten können. Hierzu gehören neben der Etablierung chancengerechter Rahmenbedingungen und Prozesse sowie dem Abbau unbewusster Vorurteile auch die Förderung einer wertschätzenden Arbeitskultur, die individuelle Lebensentwürfe respektiert, sowie Informations-,

Sensibilisierungs- und Qualifizierungsangebote für Mitarbeitende und Führungskräfte. Damit trägt das Diversity- und Inclusion-Management maßgeblich zur Weiterentwicklung der Unternehmenskultur der Mercedes-Benz Group bei.

Die gezielte Förderung von Frauen war bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen ein zentraler Handlungsschwerpunkt im Diversity-Management. In Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben hat der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG für den Frauenanteil auf den beiden Managementebenen der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands Zielgrößen und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.

Unabhängig von gesetzlichen Vorgaben hatte sich das Unternehmen bereits 2006 selbst zum Ziel gesetzt, den Anteil von Frauen an leitenden Führungspositionen im Konzern bis 2020 auf mindestens 20 % zu steigern. Dieses Ziel wurde erreicht. 2022 setzte sich das Unternehmen das neue Ziel, bis 2030 leitende Führungspositionen zu mindestens 30 % mit Frauen zu besetzen. Der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bei der Mercedes-Benz Group weltweit lag zum 31. Dezember 2023 bei 25,7 % (bezogen auf die aktive Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte der voll konsolidierten Konzerngesellschaften).

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG besteht nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz aus 20 Mitgliedern. Sie werden jeweils zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung und von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Konzerns gewählt. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

Lebensläufe der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder und ihre sonstigen Mandate werden im Internet unter group.mercedes-benz.com/aufsichtsrat veröffentlicht und jährlich aktualisiert.

Der Aufsichtsrat ist so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sind, in dem die Gesellschaft tätig ist, und über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlich sind. Kraft Gesetzes muss sich der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat für seine eigene Zusammensetzung ein gesamthafes Anforderungsprofil erarbeitet, das ein Kompetenzprofil und ein Diversitätskonzept für das Gesamtgremium einschließlich einer Altersgrenze beinhaltet. Die Einzelheiten des gesamthaften Anforderungsprofils sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst. Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, streben die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Gesamtaufichtsrat an.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wie beispielsweise zu Änderungen rechtlicher Rahmenbedingungen und zu neuen, zukunftsweisenden Technologien nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Fester Bestandteil dieses Programms sind auch ESG (Environmental, Social, Governance) bzw. nachhaltigkeitsbezogene Themenblöcke. Im Berichtszeitraum wurden von Seiten der Gesellschaft beispielsweise Informationsveranstaltungen zur nachhaltigen Unternehmensführung und Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie zum Mercedes-Benz Betriebssystem MB.OS durchgeführt. Hierbei wurden interne wie externe Experten eingebunden. Zudem haben neue Mitglieder des Aufsichtsrats in einem eigens dafür vorgesehenen Onboarding-Programm Gelegenheit, die Mitglieder des Vorstands und fachverantwortliche Führungskräfte zu einem bilateralen Austausch über grundsätzliche und aktuelle Themen der

jeweiligen Vorstandsbereiche zu treffen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens sowie die Governance-Struktur zu verschaffen.

Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. Überwachung und Beratung umfassen auch Nachhaltigkeitsfragen. In regelmäßigen Abständen erörtert der Aufsichtsrat die Geschäftsentwicklung, die Lage des Unternehmens, die Planung und die Strategie einschließlich der Nachhaltigkeitsstrategie sowie deren Umsetzung. Der Aufsichtsrat befasst sich ferner mit dem internen Kontroll- und dem Risikomanagementsystem und der Überwachung der Einhaltung von Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und unternehmensinternen Richtlinien (Compliance).

Die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, dem Prüfungsausschuss und – zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats – gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden hat der Aufsichtsrat näher festgelegt. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat er sich Zustimmungsrechte vorbehalten.

Überwachung und Beratung durch den Aufsichtsrat umfassen auch Nachhaltigkeitsfragen entlang der ESG-Dimensionen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat lässt sich regelmäßig vom Vorstand über den Stand der Umsetzung der nachhaltigen Unternehmensstrategie informieren und befasst sich sowohl mit aus Umwelt- und Sozialfaktoren resultierenden Chancen und Risiken für das Unternehmen als auch

zunehmend mit den ökologischen und sozialen Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit. Darüber hinaus behandelt der Aufsichtsrat die Nachhaltigkeitsberichterstattung in Gestalt der nichtfinanziellen Erklärung im Lagebericht.

Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und gegebenenfalls abzuberufen. Erstbestellungen erfolgten vor 2021 in der Regel und seit 2021 stets längstens für drei Jahre. Darüber hinaus beschloss der Aufsichtsrat im Jahr 2022 für Bestellungen und Wiederbestellungen ab einem Alter von 58 Jahren zu Beginn einer Amtszeit eine flexibel ausgestaltete weitere Verkürzung der Bestelldauer.

Im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands beachtet der Aufsichtsrat die gesetzlichen Vorgaben für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt. Darüber hinaus verabschiedete der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthafes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept. Dessen Einzelheiten sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst.

Der Aufsichtsrat legt auf Vorschlag des Präsidialausschusses das System der Vorstandsvergütung fest, bestimmt auf seiner Grundlage die individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder und definiert die Zielvorgaben für die variablen Vergütungsbestandteile einschließlich nichtfinanzieller,

nachhaltigkeitsorientierter Parameter. Er überprüft sowohl das Vergütungssystem als auch die individuellen Gesamtvergütungen regelmäßig auf ihre Angemessenheit. Das von der Hauptversammlung 2023 mit einer Mehrheit von 91% gebilligte angepasste Vergütungssystem des Vorstands steht unter group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand zur Verfügung. Dort wird auch der von Vorstand und Aufsichtsrat gemeinsam erstellte Vergütungsbericht nebst Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 Aktiengesetz bereitgestellt.

Der Aufsichtsrat prüft den Jahresabschluss, den Konzernabschluss, den zusammengefassten Lagebericht mit nichtfinanzieller Erklärung der Gesellschaft und des Konzerns sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns. Nach Erörterung mit dem Abschlussprüfer und unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Prüfungsergebnisse des Prüfungsausschusses erklärt der Aufsichtsrat, ob nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung Einwendungen zu erheben sind. Ist dies nicht der Fall, billigt der Aufsichtsrat die Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht; mit der Billigung des Aufsichtsrats ist der Jahresabschluss festgestellt. Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung über die Ergebnisse seiner eigenen Prüfung sowie über Art und Umfang der Überwachung des Vorstands während des zurückliegenden Geschäftsjahres. Der Bericht des Aufsichtsrats zum Berichtsjahr 2023 steht im Geschäftsbericht und unter group.mercedes-benz.com/aufsichtsrat zur Verfügung.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die neben seinen Aufgaben und Zuständigkeiten insbesondere die Einberufung und Vorbereitung seiner Sitzungen sowie das Prozedere der Beschlussfassung regelt und Bestimmungen enthält, die Interessenkonflikte vermeiden sollen. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist im Internet unter group.mercedes-benz.com/corpgov/de verfügbar.

Für die Sitzungen des Aufsichtsrats im Berichtszeitraum wurden erneut regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können. Nach dem am 1. Juli 2021 in Kraft getretenen Gesetz zur Stärkung der Finanzmarktintegrität nimmt der Vorstand insoweit nicht an Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse teil, als der Abschlussprüfer als Sachverständiger zugezogen wird, es sei denn, der Aufsichtsrat oder der Ausschuss erachtet seine Teilnahme für erforderlich. Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse sollen in der Regel als Präsenzsitzung stattfinden. In begründeten Ausnahmefällen können die Sitzungen im Wege der Video- oder Telefonkonferenz oder unter Nutzung anderer, vergleichbarer Telekommunikationsmittel durchgeführt werden oder es können einzelne Mitglieder auf diesem Weg an einer Sitzung teilnehmen.

Jedes Aufsichtsratsmitglied hat Interessenkonflikte unverzüglich gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden offenzulegen. Über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung wird im Bericht des Aufsichtsrats informiert.

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, wie wirksam er selbst und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Im Berichtszeitraum erfolgte unter Einbindung eines externen Beraters auf Basis eines umfangreichen Fragebogens und zusätzlich geführter Interviews eine umfassende Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, bei der auch die Perspektive des Vorstands einbezogen wurde. Der Aufsichtsrat befasste sich in seiner Sitzung am 21. Februar 2024 ausführlich mit den Ergebnissen. Sie bestätigen eine sehr gute, professionelle und in hohem Maß von Vertrauen geprägte Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse als auch mit dem Vorstand. Zudem bescheinigen die Ergebnisse eine effiziente Sitzungsorganisation und -durchführung sowie eine angemessene Berichterstattung durch den Vorstand. Grundsätzlicher Änderungsbedarf hat sich nicht gezeigt. Einzelne Anregungen und Empfehlungen werden aufgegriffen. Ferner fand im Berichtszeitraum eine weitere intern durchgeführte Evaluation im Prüfungsausschuss statt. Die Durchführung erfolgte auf Basis eines umfangreichen Fragebogens ohne externe Unterstützung.

Zum 31. Dezember 2023 bestehen neben dem kraft Gesetzes einzurichtenden Vermittlungsausschuss vier weitere Ausschüsse des Aufsichtsrats, die im Namen und in Vertretung des Gesamtaufichtsrats die ihnen übertragenen Aufgaben erfüllen, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Über die Arbeit der Ausschüsse berichten die jeweiligen Ausschussvorsitzenden dem Aufsichtsratsplenum spätestens in der nächsten Aufsichtsratsitzung, die auf die Ausschusssitzung folgt. Der Aufsichtsrat hat für alle seine Ausschüsse eigene

Geschäftsordnungen erlassen. Diese stehen im Internet unter group.mercedes-benz.com/corpgov/de zur Verfügung.

Präsidialausschuss

Der Präsidialausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, dem stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden sowie zwei weiteren, vom Aufsichtsrat gewählten Mitgliedern. Zum 31. Dezember 2023 gehören dem Präsidialausschuss Dr. Bernd Pischetsrieder (Vorsitzender), Ergun Lümali (stellvertretender Vorsitzender), Ben van Beurden und Roman Zitzelsberger an.

Der Präsidialausschuss gibt dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern und berücksichtigt dabei das vom Aufsichtsrat definierte gesamthafte Anforderungsprofil mit dem Diversitätskonzept einschließlich der Vorgaben für den Anteil von Frauen im Vorstand. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge zur Gestaltung des Vergütungssystems für den Vorstand und für die angemessene individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Der Präsidialausschuss ist für die vertraglichen Angelegenheiten der Vorstandsmitglieder verantwortlich und entscheidet über die Erteilung der Zustimmung zu konzernexternen Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern.

Darüber hinaus berät und entscheidet der Präsidialausschuss über Fragen der Corporate Governance, zu der er auch Empfehlungen an den Aufsichtsrat gibt. Er unterstützt und berät den Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie dessen Stellvertreter und bereitet im

Rahmen seiner Zuständigkeit die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Nominierungsausschuss

Der Nominierungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern, die von den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Zum 31. Dezember 2023 sind dies Dr. Bernd Pischetsrieder (Vorsitzender des Nominierungsausschusses), Dr. Martin Brudermüller und Ben van Beurden. Der Nominierungsausschuss ist der einzige Ausschuss des Aufsichtsrats, der ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseignerseite. Dabei berücksichtigt er die gesetzlichen Anforderungen für die Teilhabe von Frauen und strebt die Ausfüllung des gesamthafte Anforderungsprofils für den Gesamtaufichtsrat an.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss besteht aus vier Mitgliedern, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Zum 31. Dezember 2023 sind dies die Anteilseignervertreter Olaf Koch (Vorsitzender des Prüfungsausschusses) und Timotheus Höttges sowie die Arbeitnehmervertreter Ergun Lümali und Roman Romanowski.

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses sind in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, bestens vertraut.

Nach dem Aktiengesetz muss mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung und mindestens ein weiteres Mitglied über Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung verfügen. Nach dem Deutschen Corporate Governance Kodex sollen der Sachverstand auf dem Gebiet Rechnungslegung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen und der Sachverstand auf dem Gebiet Abschlussprüfung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen derselben bestehen. Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung sollen danach auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung gehören. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses soll zumindest auf einem der beiden Gebiete entsprechend sachverständig sein.

Olaf Koch war im Lauf seines beruflichen Werdegangs nach Führungspositionen im Finanz- und Controllingbereich als Finanzvorstand und anschließend über viele Jahre als Vorstandsvorsitzender der Metro AG und darüber hinaus als Vorsitzender des Prüfungsausschusses der Hugo Boss AG tätig. Er verfügt daher über besondere Kenntnisse und Erfahrungen sowohl in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und von internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen als auch in der Abschlussprüfung. Dies schließt fundierte Kenntnisse der Nachhaltigkeitsberichterstattung und ihrer Prüfung ein. So führte Olaf Koch beispielsweise bei der Metro AG ein Nachhaltigkeitszielsystem und die Nachhaltigkeitsberichterstattung ein, die mit langjähriger Führerschaft der Metro AG im Dow Jones Sustainability

Index honoriert wurde. Er verfolgt und begleitet die Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung und bringt seine Expertise aktiv in den Prüfungsausschuss ein.

Aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit in leitenden Positionen im Finanzbereich, zuletzt als Finanzvorstand der Deutschen Telekom AG und seit 2014 als deren Vorstandsvorsitzender, verfügt auch Timotheus Höttges über besondere Kenntnisse und Erfahrungen sowohl in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen als auch in der Abschlussprüfung. Dies schließt ebenso in seiner Person vertiefte Kenntnisse der Nachhaltigkeitsberichterstattung und ihrer Prüfung ein, die seine hauptamtliche Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der Deutschen Telekom AG mit sich bringt. Auch er verfolgt und begleitet die Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung und bringt seine Expertise aktiv in den Prüfungsausschuss ein.

Sowohl Olaf Koch, der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, als auch Timotheus Höttges als weiterer Anteilseignervertreter im Prüfungsausschuss sind unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand. Weitergehende Informationen zur Bewertung der Unabhängigkeit der Aufsichtsratsmitglieder sind im Abschnitt zum gesamthaften Anforderungsprofil für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats in dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung der Rechnungslegung sowie des Rechnungslegungsprozesses und mit der Abschlussprüfung, hier insbesondere der Auswahl und Unabhängigkeit des Abschlussprüfers sowie der Qualität der Abschlussprüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des internen Revisionssystems und des Compliance-Management-Systems. Über die Arbeit der internen Revision und der Compliance-Organisation lässt er sich regelmäßig berichten. Darüber hinaus kann jedes Mitglied des Prüfungsausschusses über den Ausschussvorsitzenden unmittelbar bei den Leitern derjenigen Zentralbereiche, die in der Gesellschaft für die Aufgaben zuständig sind, die den Prüfungsausschuss nach seiner Geschäftsordnung betreffen, Auskünfte einholen. Der Ausschussvorsitzende hat die eingeholte Auskunft allen Mitgliedern des Prüfungsausschusses mitzuteilen. Werden solche Auskünfte eingeholt, ist der Vorstand hierüber unverzüglich zu unterrichten.

Mindestens vierteljährlich nimmt der Prüfungsausschuss den Bericht des Hinweisgebersystems BPO (Business & People Protection Office) über Beschwerden und Informationen zu etwaigen Regelverstößen oberster Führungskräfte und zu Verstößen sonstiger Mitarbeiter gegen einen definierten Katalog von Rechtsvorschriften entgegen. Er lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Beschwerden und Hinweise informieren.

Die Zwischenfinanzberichte und die Erläuterungen des Abschlussprüfers über deren prüferische Durchsicht erörtert der Prüfungsausschuss mit dem Vorstand und dem Abschlussprüfer. Auf der Grundlage des Berichts des Abschlussprüfers prüft der Prüfungsausschuss den Jahres- und Konzernabschluss sowie den Lagebericht mit nichtfinanzieller Erklärung der Gesellschaft und des Konzerns und erörtert diese gemeinsam mit dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat seine Empfehlungen zur Feststellung des Jahresabschlusses der Mercedes-Benz Group AG, zur Billigung des Konzernabschlusses und zum Gewinnverwendungsvorschlag. Der Ausschuss gibt ferner Empfehlungen für den Vorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers, beurteilt dessen Eignung, Qualifikation sowie Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung sowie für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Dabei vereinbart er das Honorar und stimmt die Prüfungsschwerpunkte mit dem Abschlussprüfer ab.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses tauscht sich mit dem Abschlussprüfer regelmäßig über den Fortgang der Prüfung aus und berichtet dem Ausschuss darüber. Der Prüfungsausschuss berät regelmäßig auch ohne den Vorstand mit dem Abschlussprüfer.

Der Abschlussprüfer berichtet dem Prüfungsausschuss über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über eventuelle, im Rahmen der Prüfung festgestellte wesentliche Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems bezogen

auf den Rechnungslegungsprozess. Der Prüfungsausschuss befasst sich darüber hinaus mit der Berichterstattung zu nichtfinanziellen Themen im Lagebericht.

Schließlich billigt der Prüfungsausschuss vorab zulässige Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die Mercedes-Benz Group AG oder deren Konzernunternehmen erbringen und die nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses bzw. der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten stehen.

Geschäfte zwischen der Gesellschaft und der Gesellschaft nahestehenden Personen im Sinne von § 111b Aktiengesetz bedürfen der vorherigen Zustimmung des Prüfungsausschusses, soweit nicht nach Gesetz oder Bestimmung des Aufsichtsrats ein Zustimmungsvorbehalt des Gesamtaufsichtsrats oder eines anderen Ausschusses begründet ist.

Ausschuss für Rechtsangelegenheiten

Der Ausschuss für Rechtsangelegenheiten setzt sich aus sechs Mitgliedern zusammen, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Mitglieder des Ausschusses sind zum 31. Dezember 2023 die Anteilseignervertreter Olaf Koch (Vorsitzender), Liz Centoni und Dame Polly Courtice sowie die Arbeitnehmervertreter Ergun Lümali, Michael Häberle und Roman Romanowski. Der Ausschuss koordiniert die Wahrnehmung der Rechte und Pflichten des Aufsichtsrats im Hinblick auf die laufenden emissions- und kartellbezogenen Verfahren gegen die Gesellschaft und Konzerngesellschaften. Er bereitet diesbezügliche Beschlussfassungen des Aufsichtsrats vor und spricht entsprechende Beschlussempfehlungen aus. Im Rahmen der im Jahr 2020 erzielten Grundsatzvereinigung mit verschiedenen US-Behörden zur Beendigung zivil- und umweltrechtlicher Verfahren im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge wurden dem Ausschuss weitere Aufgaben und Entscheidungskompetenzen im Hinblick auf die Erledigung der in der Grundsatzvereinigung übernommenen Verpflichtungen übertragen. Zu diesen weiteren Aufgaben zählen unter anderem die Steuerung und Überwachung des im Rahmen der Grundsatzvereinigung eingerichteten Post-Settlement-Audit-Teams.

Vermittlungsausschuss

Der Vermittlungsausschuss besteht kraft Gesetzes aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Bernd Pischetsrieder, dem stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden Ergun Lümali sowie je einem Mitglied, das jeweils von den Arbeitnehmer- beziehungsweise Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt wird. Zum 31. Dezember 2023 sind dies Ben van Beurden für die Anteilseigner- und Roman Zitzelsberger für die Arbeitnehmerseite. Der Ausschuss ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz genannte Aufgabe wahrzunehmen. Wie in den Vorjahren hatte der Vermittlungsausschuss auch im Jahr 2023 keinen Anlass, tätig zu werden.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Fassung des Zweiten Führungspositionen-Gesetzes

Die Anforderungen des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen sind auf Gesellschaftsebene zu erfüllen. Nachfolgende Angaben beziehen sich mithin auf den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG, zwei Managementebenen der Mercedes-Benz Group AG unterhalb ihres Vorstands sowie den Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG.

Mit Beschluss vom 3. Dezember 2020 bestimmte der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von mindestens 25 % bis zum 31. Dezember 2025. Seit August 2022 gilt für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern in paritätisch mitbestimmten börsennotierten Unternehmen, deren Vorstand aus mehr als drei Personen besteht, ein gesetzliches Mindestbeteiligungsgebot von einer Frau und einem Mann. Die Pflicht zur Festlegung einer Zielquote entfiel für diese Unternehmen. Gleichwohl hält der Aufsichtsrat im Rahmen seines gesamthaften Anforderungsprofils für die Besetzung des Vorstands über das gesetzliche Mindestbeteiligungsgebot hinaus die 2020 beschlossene Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand aufrecht. Mit Renata Jungo Brüngger, Sabine

Kohleisen und Britta Seeger sind zum 31. Dezember 2023 drei der acht Mitglieder des Vorstands Frauen. Mit 37,5 % übertrifft der Frauenanteil im Vorstand damit die gesetzte Zielgröße.

Mit Beschluss vom 25. November 2020 bestimmte der Vorstand bei einem Frauenanteil von 11,8 % auf der ersten (zwei Frauen von insgesamt 17 Führungskräften) und 22,5 % (16 Frauen von insgesamt 71 Führungskräften) auf der zweiten Managementebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands im Zeitpunkt der Beschlussfassung eine Zielgröße für den Frauenanteil von mindestens 20 % für die erste und mindestens 25 % für die zweite Ebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands bis zum 31. Dezember 2025. Zum 31. Dezember 2023 besteht die erste Managementebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands aus 13 Führungskräften, davon 3 Frauen, entsprechend einem prozentualen Frauenanteil von 23 %. Auf der zweiten Managementebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands sind zum 31. Dezember 2023 17 von insgesamt 50 Führungskräften Frauen, entsprechend 34 %.

Die Veränderung der Gesamtzahl der Führungskräfte der jeweiligen Managementebene der Mercedes-Benz Group AG zwischen dem 25. November 2020 und dem 31. Dezember 2023 beruht im Wesentlichen auf der zwischenzeitlichen Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts und damit verbundenen Wechseln zu Daimler Truck.

Ausgehend von der Annahme von insgesamt 13 Führungskräften der Managementebene 1 der Mercedes-Benz Group AG zum 31. Dezember 2025 ergibt sich für diese Ebene bei der gesetzten Zielquote von mindestens 20 % eine Zielgröße von 3 Frauen. Ausgehend von der Annahme von insgesamt 50 Führungskräften der Managementebene 2 der Mercedes-Benz Group AG zum 31. Dezember 2025 ermittelt sich für diese Ebene bei der gesetzten Zielquote von mindestens 25 % eine Zielgröße von 13 Frauen.

Paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen müssen sich zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter vor der Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen. Die Anteilseignervertreter hatten in der Aufsichtsratssitzung am 27. April 2022 in Bezug auf die Wahl der Arbeitnehmervertreter, deren Amtszeit mit Beendigung der Hauptversammlung vom 3. Mai 2023 begann, der Gesamterfüllung widersprochen. Im Hinblick auf die Wahl eines Anteilseignervertreterers durch die Hauptversammlung vom 3. Mai 2023 wurde der Gesamterfüllung nicht widersprochen.

Im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG sind auf Anteilseignerseite mit Liz Centoni, Dame Polly Courtice und Prof. Dr. Helene Svahn zum 31. Dezember 2023 30 % Frauen und 70 % Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Nadine Boguslawski, Gabriela Neher und Monika Tielsch ebenfalls 30 % Frauen und 70 % Männer. Im Fall ihrer Wahl durch die ordentliche Hauptversammlung 2024 wird sich mit der Anteilseignervertreterin Dr. Doris Höpke die Frauenquote auf Anteilseignerseite auf 40 % erhöhen.

Die gesetzliche Frauenquote für den Aufsichtsrat ist damit erfüllt.

Außer der Mercedes-Benz Group AG selbst unterliegen weitere Konzerngesellschaften der Mitbestimmung. Sie legten eigene Zielgrößen für den Frauenanteil in den jeweiligen Aufsichtsräten, Geschäftsleitungsorganen und auf den jeweiligen beiden Ebenen unterhalb des Geschäftsleitungsorgans sowie eine Frist für deren Erreichung fest und veröffentlichten diese entsprechend den gesetzlichen Vorgaben.

Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Mercedes-Benz Group AG verfolgt im Hinblick auf die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat neben Kompetenzprofilen Diversitätskonzepte in Bezug auf Aspekte wie beispielsweise Alter und Geschlecht. Diese Profile und Konzepte führte der Aufsichtsrat in den nachstehend beschriebenen gesamthafte Anforderungsprofilen für Vorstand und Aufsichtsrat zusammen. Die Anforderungsprofile werden jährlich überprüft und dienen auch als Basis für eine langfristige Nachfolgeplanung.

Vorstand

Ziel des Anforderungsprofils für den Vorstand ist es, eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung eines führungsstarken Vorstands sicherzustellen. Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügen und zugleich aufgrund unterschiedlicher persönlicher Prägungen und Kompetenzen seiner Mitglieder die Managementphilosophie des Unternehmens verkörpern. Maßgeblich für die Entscheidung über die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Vorstand umfasste im Berichtszeitraum unverändert gegenüber dem Vorjahr die nachfolgenden Aspekte:

- Die Mitglieder des Vorstands sollen über **unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe** verfügen, wobei möglichst mindestens zwei Mitglieder einen technischen Hintergrund haben sollen. Mit Markus Schäfer und Dr. Jörg Burzer gehören dem Vorstand zum 31. Dezember 2023 zwei Diplom-Ingenieure an. Ola Källenius stellte seit Übernahme des Ressorts Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung zum 1. Januar 2017 seine technische Expertise nachhaltig unter Beweis.
- Der Aufsichtsrat legte am 3. Dezember 2020 eine Zielgröße für den **Frauenanteil** im Vorstand von mindestens 25 % bis zum 31. Dezember 2025 fest. Im August 2022 wurde für Vorstände börsennotierter, paritätisch mitbestimmter Unternehmen, die aus mehr als drei Personen bestehen, die vormalige gesetzliche Verpflichtung zur Festlegung einer Zielquote für den Frauenanteil durch ein gesetzliches Mindestbeteiligungsgebot von einer Frau (und einem Mann) ersetzt. Gleichwohl hält der Aufsichtsrat im Rahmen seines gesamthafte Anforderungsprofils für die Besetzung des Vorstands über das gesetzliche Mindestbeteiligungsgebot hinaus die 2020 beschlossene Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand aufrecht. Mit Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen und Britta Seeger sind zum 31. Dezember 2023 drei der acht Mitglieder des Vorstands Frauen. Mit 37,5 % übertrifft der Frauenanteil im Vorstand damit die gesetzte Zielgröße.

- Für die **altersbedingt letztmögliche Bestellung bzw. Wiederbestellung** eines Vorstandsmitglieds dient in der Regel die Vollendung des 62. Lebensjahrs im Zeitpunkt des Beginns einer (neuen) Amtszeit als Orientierung. Bei Festlegung dieser Altersgrenze entschied sich der Aufsichtsrat bewusst für eine flexible Orientierungsgröße, um den notwendigen Spielraum für angemessene Einzelfallentscheidungen zu wahren. Diese Regelaltersgrenze wird zum 31. Dezember 2023 mit Ausnahme von Renata Jungo Brüngger von allen Vorstandsmitgliedern unterschritten.
- Ergänzend soll auf einen hinreichenden **Generationsmix** unter den Vorstandsmitgliedern geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens drei Mitglieder des Vorstands zu Beginn des jeweiligen Beststellungszeitraums 57 Jahre alt oder jünger sein sollen. Das trifft zum 31. Dezember 2023 unter anderem auf Ola Källenius, Britta Seeger und Dr. Jörg Burzer zu.
- Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll auch auf **Internationalität** im Sinne unterschiedlicher kultureller Hintergründe oder internationaler Erfahrungen durch mehrjährige Auslandsaufenthalte geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens ein Mitglied des Vorstands internationaler Herkunft sein soll. Ungeachtet der mehrjährigen internationalen Erfahrung der überwiegenden Mehrheit der Vorstandsmitglieder ist dieses Ziel zum 31. Dezember 2023 schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Ola Källenius und Renata Jungo Brüngger und des Tätigkeitsschwerpunkts von Hubertus Troska in China erreicht.

- Vorstandsmitglieder sollen in der Regel und vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung in der jährlichen Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex **nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen** und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahrnehmen. Aufsichtsratsmandate in Gemeinschaftsunternehmen, deren Wahrnehmung zur Ressortverantwortung eines Vorstandsmitglieds zählt, gelten für die Zwecke des Anforderungsprofils nicht als vergleichbare Funktionen.

Von den konzernexternen Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien, die Hubertus Troska innehat, ist allein die BAIC Motor Corporation Ltd. börsennotiert. Bei seinen übrigen konzernexternen Mandaten handelt es sich mit Ausnahme des Mandats bei der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. um Mandate in nicht börsennotierten Gemeinschaftsunternehmen innerhalb seiner Ressortverantwortung. Diese Mandate, ebenso wie das Mandat bei der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd., die zum Daimler Truck-Konzern gehört, stellen nach Einschätzung des Aufsichtsrats im Sinne des Anforderungsprofils keine mit Aufsichtsratsmandaten bei börsennotierten konzernexternen Gesellschaften vergleichbaren Anforderungen. Entsprechendes gilt auch für die konzernexternen Mandate von Markus Schäfer.

Von den konzernexternen Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien, die Britta Seeger innehat, ist allein die Deutsche Lufthansa AG börsennotiert. Bei ihren übrigen konzernexternen Mandaten handelt es sich nach Einschätzung des Aufsichtsrats um Mandate innerhalb ihrer Ressortverantwortung, die im Sinne des Anforderungsprofils keine mit einem Aufsichtsratsmandat in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft vergleichbaren Anforderungen stellen.

Renata Jungo Brüngger ist Mitglied des Aufsichtsrats der börsennotierten Münchener Rückversicherungs-Gesellschaft Aktiengesellschaft und Harald Wilhelm gehört dem Kontrollgremium der ebenfalls börsennotierten BAIC Motor Corporation Ltd an. Darüber hinaus sind beide sowohl im Aufsichtsrat der konzernexternen börsennotierten Daimler Truck Holding AG als auch im Aufsichtsrat der nicht börsennotierten Daimler Truck AG, einem 100 % Tochterunternehmen der Daimler Truck Holding AG vertreten. Die Anteilseignerseite der Aufsichtsräte der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG ist personenidentisch besetzt. Vor diesem Hintergrund stellt die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der Daimler Truck AG nach Einschätzung des Aufsichtsrats im Sinne des Anforderungsprofils keine mit dem Mandat bei der Daimler Truck Holding AG vergleichbaren zusätzlichen Anforderungen. Von der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex, dass Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare

Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz wahrnehmen sollen, wird ungeachtet der Bewertungen des Aufsichtsrats für die Zwecke des Anforderungsprofils in der Entsprechenserklärung 2023 eine Abweichung erklärt und begründet.

Bei der Besetzung von Vorstandspositionen sollen die Kriterien des Anforderungsprofils berücksichtigt werden. Der Präsidialausschuss erstellt auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und des Anforderungsprofils eine engere Auswahl verfügbarer Kandidaten, führt mit diesen Gespräche und unterbreitet dem Aufsichtsrat im Anschluss einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich ist dabei stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Grundlegende individuelle Eignungskriterien für eine Vorstandsposition sind aus Sicht des Aufsichtsrats insbesondere Persönlichkeit, Integrität, überzeugende Führungsqualitäten, die fachliche Qualifikation für das zu übernehmende Ressort, die bisherigen Leistungen, Kenntnisse über das Unternehmen sowie die Fähigkeit zur Anpassung von Geschäftsmodellen und Prozessen in einer sich verändernden Welt.

Gemeinsam mit dem Vorstand sorgt der Aufsichtsrat unter Berücksichtigung des Anforderungsprofils und der Umstände des Einzelfalls auch für eine langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats befasst sich regelmäßig mit Talenten und außergewöhnlichen

Führungspersönlichkeiten des Unternehmens. Dabei werden die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten aktueller Vorstandsmitglieder besprochen und mögliche Nachfolger diskutiert. Anhand einer Potenzialanalyse und unter Berücksichtigung der Kriterien des Anforderungsprofils werden Führungskräfte aus der Managementebene unterhalb des Vorstands sowie besondere Potenzialträgerinnen und -träger bewertet und nächste Entwicklungsschritte gemeinsam mit dem Vorstand erörtert und festgelegt. Zum Prozess der Nachfolgeplanung gehört auch der regelmäßige Bericht des Vorstands über den Anteil und die Entwicklung der weiblichen Führungskräfte, insbesondere auf der ersten und zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands. Aufgabe des Vorstands ist es, dem Aufsichtsrat eine ausreichende Anzahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten vorzuschlagen. Die Mercedes-Benz Group AG strebt an, Vorstandspositionen überwiegend mit im Unternehmen entwickelten Führungskräften zu besetzen. Gleichwohl werden fallbezogen, mit Unterstützung durch externe Personalberatungen, auch potenzielle externe Kandidatinnen und Kandidaten bewertet und in die Auswahl einbezogen.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat muss in seiner Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein.

Ziel des Anforderungsprofils für den Gesamtaufsehrat ist es, darüber hinaus eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung des Aufsichtsrats sicherzustellen. Der Aufsichtsrat soll in seiner

Gesamtheit das Geschäftsmodell des Unternehmens verstehen und über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung einer qualifizierten Aufsicht und Beratung des Vorstands erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen einschließlich Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen verfügen.

In Summe sollen sich die Mitglieder des Aufsichtsrats im Hinblick auf ihre Fachkenntnisse und beruflichen Erfahrungen so ergänzen, dass das Gremium auf einen möglichst breit gefächerten Erfahrungsfundus und unterschiedliche Spezialkenntnisse zurückgreifen kann. Darüber hinaus betrachtet der Aufsichtsrat die Vielfalt seiner Mitglieder bezüglich Alter, Geschlecht, Internationalität und anderer persönlicher Eigenschaften als wichtige Voraussetzung für die effektive Zusammenarbeit. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über einen Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat umfasst die nachfolgenden Aspekte:

– Regelgrenze für die Zugehörigkeitsdauer

Zur Wahl in den Aufsichtsrat für eine volle Amtszeit sollen in der Regel nur solche Kandidaten vorgeschlagen werden, die dem Aufsichtsrat zum Zeitpunkt ihrer (Wieder-)Wahl nicht bereits zwölf Jahre angehören. Diese Anforderung ist für alle am 31. Dezember 2023 amtierenden Aufsichtsratsmitglieder erfüllt.

– **Diversität**

- **Geschlechterverhältnis:** Kraft Gesetzes müssen mindestens 30 % der Mitglieder des Aufsichtsrats Frauen und mindestens 30 % Männer sein. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen, wenn nicht die Seite der Anteilseignervertreter oder der Arbeitnehmervertreter der Gesamterfüllung widerspricht. In diesem Fall ist der Mindestanteil für die jeweils nächste Wahl von jeder Seite getrennt zu erfüllen. Zum 31. Dezember 2023 sind aufseiten der Anteilseigner und aufseiten der Arbeitnehmervertreter jeweils drei Frauen vertreten. Damit beträgt der Frauenanteil sowohl der Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite als auch für den Gesamtauf-sichtsrat 30 %. Im Fall ihrer Wahl durch die ordentli-che Hauptversammlung 2024 wird sich mit Dr. Doris Höpke der Frauenanteil auf Anteilseignerseite auf 40 % erhöhen. Die Anteilseignervertreter hatten in der Aufsichtsratssitzung am 27. April 2022 in Bezug auf die Wahl der Arbeitnehmervertreter, deren Amtszeit mit Beendigung der Hauptversammlung vom 3. Mai 2023 begann, der Gesamterfüllung widersprochen. Im Hinblick auf die Wahl eines Anteilseignerververtreters durch die Hauptversamm-lung vom 3. Mai 2023 wurde der Gesamterfüllung nicht widersprochen. Entsprechendes gilt im Hin-blick auf die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung am 8. Mai 2024.
- **Generationenmix:** Ergänzend soll auf einen hinrei-chenden Generationenmix unter den Aufsichtsrats-mitgliedern geachtet werden. Mindestens 30 % der Aufsichtsratsmitglieder sollen zum Zeitpunkt ihrer

Wahl beziehungsweise Wiederwahl 62 Jahre alt oder jünger sein. Von den zum 31. Dezember 2023 amtierenden Aufsichtsratsmitgliedern waren außer Dr. Bernd Pischetsrieder, Dame Polly Courtice, Marco Gobbetti und Stefan Pierer alle anderen, mit-hin 16 Mitglieder, also mehr als 30 %, zum Zeitpunkt ihrer Wahl bzw. Wiederwahl für die laufende Amts-dauer 62 Jahre alt oder jünger.

- **Internationalität:** Mindestens 30 % der Anteilseig-nervertreter sollen internationaler Herkunft (Staats-angehörigkeit) sein oder über internationale Erfah-rung verfügen. Alle zum 31. Dezember 2023 amtierenden Anteilseignervertreter verfügen über internationale Erfahrung. Zudem ist die Zielvorgabe schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Ben van Beurden, Liz Centoni, Dame Polly Courtice, Marco Gobbetti, Stefan Pierer und Prof. Dr. Helene Svahn mit sechs Anteilseignervertretern, entsprechend 60 %, übertroffen.
- **Ausbildungs-/Berufshintergrund:** Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über unterschiedliche Aus-bildungs- und Berufshintergründe verfügen. Im Auf-sichtsrat ist zum 31. Dezember 2023 ein breites Spektrum an Ausbildungs- und Berufshintergründen vertreten. Dr. Bernd Pischetsrieder, Ben van Beur-den, Dr. Martin Brudermüller, Liz Centoni, Stefan Pierer, Prof. Dr. Helene Svahn sowie Dr. Frank Weber und Roman Zitzelsberger verfügen über Hochschul-abschlüsse in Maschinenbau, Chemie, Betriebs- und Energiewirtschaft, Biotechnologie bzw. Elektro-technik. Weitere Arbeitnehmervertreter

absolvierten eine entsprechende Berufsausbildung. Unter anderem mit Timotheus Höttges und Olaf Koch auf Anteilseigner- sowie Michael Bettag auf Arbeitnehmerseite sind mehrere Hochschulabsol-venten der Wirtschaftswissenschaften vertreten. Dame Polly Courtice und Marco Gobbetti als ausge-wiesene Experten im Bereich Nachhaltigkeit bzw. im Luxussegment sowie auf Arbeitnehmerseite ein Jurist, eine Sozialökonomin und eine Fertigungsme-chanikerin runden die diversen Ausbildungs- und Berufshintergründe im Aufsichtsrat ab.

– **Formelle Eignung**

- **Unabhängigkeit:** Um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Auf-sichtsrat zu gewährleisten, sollen vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung von der entspre-chenenden Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Entsprechenserklärung gemäß § 161 Aktiengesetz mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig von der Gesellschaft und dem Vorstand sein.

Ein Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat ist unab-hängig von der Gesellschaft und deren Vorstand, wenn er in keiner persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder zu deren Vor-stand steht, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. Die Einschätzung der Unabhängigkeit obliegt den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat selbst. Zu berücksichtigen sind dabei vier Indikatoren, die auf fehlende Unabhängigkeit hindeuten können

(Mitgliedschaft im Vorstand innerhalb der letzten zwei Jahre vor der Ernennung zum Mitglied des Aufsichtsrats; wesentliche geschäftliche Beziehung mit der Gesellschaft oder einem von ihr abhängigen Unternehmen, z. B. als Kunde, Lieferant, Kreditgeber oder Berater; nahe Familienangehörigkeit in Bezug auf ein Vorstandsmitglied; Mitgliedschaft im Aufsichtsrat seit mehr als zwölf Jahren – sämtliche Kriterien gelten sowohl in Bezug auf das Aufsichtsratsmitglied selbst als auch auf seine nahen Familienangehörigen). Es ist der Anteilseignerseite aber ausdrücklich unbenommen, das betreffende Aufsichtsratsmitglied auch bei Erfüllung eines oder sogar mehrerer dieser Negativindikatoren als unabhängig anzusehen – nur soll diese Einschätzung dann in der Erklärung zur Unternehmensführung begründet werden.

Auf Grundlage der dem Aufsichtsrat bekannten Informationen sind nach Einschätzung der Anteilseignervertreter keine konkreten Anhaltspunkte für relevante persönliche oder geschäftliche Beziehungen oder Umstände, insbesondere in Bezug auf die Gesellschaft, Mitglieder des Vorstands oder andere Aufsichtsratsmitglieder ersichtlich, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen könnten und deshalb gegen die Unabhängigkeit eines Anteilseignerververtreters im Aufsichtsrat sprechen würden. Insbesondere unterhielten die Anteilseignervertreter Dr. Martin Brudermüller, Liz Centoni und Timotheus Höttges im Berichtszeitraum in ihren verantwortlichen Funktionen bei konzernfremden Unternehmen

keine solchermaßen wesentliche geschäftliche Beziehung zur Mercedes-Benz Group AG oder zu einem von der Mercedes-Benz Group AG abhängigen Unternehmen (etwa als Lieferant, Kunde, Kreditgeber oder Berater). Entsprechendes gilt – auch in Ansehung der im Kapitel »Konzernabschluss« in der Anmerkung »Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen« gemachten Angaben – für Stefan Pierer in seiner Eigenschaft als Gesellschafter und/oder Organmitglied von Gesellschaften der Pierer- sowie der Leoni-Gruppe. Dem Aufsichtsrat gehörte im Berichtszeitraum kein ehemaliges Mitglied des Vorstands an. Kein Mitglied des Aufsichtsrats übt Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus.

Ehemalige andere Mandate von Dr. Bernd Pischetsrieder waren im Berichtszeitraum nicht geeignet, einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt zu begründen.

Im Ergebnis sind deshalb nach Einschätzung der Anteilseignerseite sämtliche zum 31. Dezember 2023 amtierenden Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat als unabhängig einzuschätzen, namentlich Dr. Bernd Pischetsrieder, Ben van Beurden, Dr. Martin Brudermüller, Liz Centoni, Dame Polly Courtice, Marco Gobetti, Timotheus Höttges, Olaf Koch, Stefan Pierer und Prof. Dr. Helene Svahn.

– **Regelaltersgrenze:** Zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit sollen in der Regel

nur Kandidaten vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 72 Jahre sind. Bei der Festlegung dieser Altersgrenze entschied sich der Aufsichtsrat bewusst gegen eine starre Höchstaltersgrenze und für eine flexible Regelgrenze, die den notwendigen Spielraum für eine angemessene Würdigung der Umstände des Einzelfalls erhält, den Kreis potenzieller Kandidaten hinreichend weit fasst und auch die Wiederwahl ermöglicht. Kein am 31. Dezember 2023 amtierendes Mitglied des Aufsichtsrats überschritt zum Zeitpunkt seiner Wahl die Regelaltersgrenze.

– Kompetenzen/Erfahrungen

– **Zwei Finanzexperten:** Mindestens ein Mitglied des Prüfungsausschusses verfügt über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung, und mindestens ein weiteres Mitglied des Prüfungsausschusses über Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung. Dabei besteht der Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen sowie internen Kontroll- und Risikomanagementsystemen, der Sachverstand auf dem Gebiet der Abschlussprüfung in besonderen Kenntnissen und Erfahrungen derselben. Zur Rechnungslegung und Abschlussprüfung sollen danach auch die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung zählen. Mit Olaf Koch und Timotheus Höttges gehören dem Prüfungsausschuss auf Anteilseignerseite zwei Finanzexperten an, die aufgrund ihrer aktuellen bzw. früheren einschlägigen Tätigkeiten bei anderen

(börsennotierten) Unternehmen und laufender Fortbildung jeweils sowohl über besondere Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet der Rechnungslegung als auch auf dem Gebiet der Abschlussprüfung verfügen. Entsprechendes gilt auch in Bezug auf die besonderen Kenntnisse und Erfahrungen in der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung. Weitere Einzelheiten zur Expertise der beiden Finanzexperten sind in den Angaben zur Zusammensetzung und Arbeitsweise des Prüfungsausschusses in dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst.

– **Weitere besondere Kompetenzfelder:** Der Aufsichtsrat soll in seiner Gesamtheit über Kompetenzen/Erfahrungen in den für das Unternehmen besonders relevanten Bereichen verfügen. So sollen jeweils mindestens drei Mitglieder des Aufsichtsrats Kenntnisse/Erfahrungen in den folgenden Bereichen mitbringen:

- Finanzen (z. B. Rechnungslegung, Controlling, Risikomanagement, Abschlussprüfung, M&A)
- Strategie
- Digitalisierung/IT (z. B. Software, Prozesse, Datensicherheit)
- Transformation (z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)
- Personal (z. B. Personalmanagement, Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)
- Nachhaltigkeit/ESG (insbesondere: Environment – grüne Produktion und Logistik, Klima- und Dekarbonisierungsstrategie; Social – People Plan,

nachhaltige Lieferketten; Governance – nachhaltige Corporate Governance, nachhaltige Finanzen)

- Industrie (z. B. Produktion, Einkauf)
- Innovation, Forschung und Entwicklung, Technik
- Vertrieb/Marke
- Kapitalmarkt

Die beispielhafte Konkretisierung der vorstehend aufgeführten Bereiche in den Klammerzusätzen ist nicht abschließend; zugleich ist es für die Kompetenz in dem jeweiligen Bereich nicht erforderlich, dass Expertise in Bezug auf sämtliche Konkretisierungen besteht.

Gemäß der Tabelle »Qualifikationsmatrix der Aufsichtsratsmitglieder« erfüllt der Gesamtaufsichtsrat in seiner derzeitigen Zusammensetzung die definierten Anforderungen an seine Kompetenzen/Erfahrungen. In jedem der oben aufgeführten Kompetenzfelder verfügen mehr als drei Aufsichtsratsmitglieder über einschlägige Kenntnisse und/oder Erfahrungen. Die nachfolgenden Erläuterungen zu namentlich genannten Aufsichtsratsmitgliedern sind insofern beispielhaft zu verstehen.

Im Bereich **Finanzen** verfügen neben den beiden Finanzexperten Olaf Koch und Timotheus Höttges sowie den weiteren Mitgliedern des Prüfungsausschusses Ergun Lümalı und Roman Romanowski insbesondere Ben van Beurden und Dr. Martin Brudermüller über besondere Expertise.

Im Bereich **Strategie** weist insbesondere Dr. Bernd Pischetsrieder aufgrund seiner beruflichen Vorerfahrungen ausgewiesene branchenspezifische Kenntnisse auf. Zudem sind bei der auf Nachhaltigkeit und Luxus ausgerichteten Unternehmensstrategie die ESG-Expertise von Dame Polly Courtice und die unternehmerische Erfahrung in der Luxusgüterindustrie von Marco Gobbetti hervorzuheben. Ferner verfügen insbesondere Roman Zitzelsberger aufgrund seiner Mandate in verschiedenen Aufsichtsräten und Ergun Lümalı aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit im Aufsichtsrat der Gesellschaft über ausgeprägte Erfahrung in Strategiefragen.

Im Bereich **Digitalisierung/IT** bringen unter anderem Liz Centonı sowie Timotheus Höttges ihre Erfahrungen ein, die sie im Rahmen ihrer beruflichen Tätigkeit für Cisco bzw. Deutsche Telekom erwarben. Entsprechendes gilt unter anderem für Monika Tielsch aufgrund ihrer Tätigkeit als Betriebsrätin im Bereich R&D, in welchem auch die Entwicklung des Betriebssystems MB.OS verortet ist.

Im Bereich **Transformation** verfügen insbesondere Dr. Martin Brudermüller und Ben van Beurden über umfangreiche Expertise. Beide treiben

beziehungsweise trieben die Transformation der Unternehmen voran, welchen sie als Vorstandsvorsitzende vorstehen beziehungsweise vorstanden. Mit einschlägigem Sachverstand begleiten auch Ergun Lümalı und Michael Häberle als Betriebsratsvorsitzende wichtiger Produktionsstandorte die Transformation bei der Mercedes-Benz Group.

Im Bereich **Personal** verfügt unter anderem Dr. Martin Brudermüller aufgrund seiner langjährigen beruflichen Vorerfahrungen über profunde Kenntnisse, die er nicht zuletzt auch im Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats einbringt. Als langjähriger Vertreter der leitenden Angestellten zeichnet sich unter anderem auch Dr. Frank Weber durch entsprechenden Sachverstand aus. Ferner sind insbesondere die einschlägigen Kenntnisse und Erfahrungen, die seitens der IG-Metall-Vertreter Nadine Boguslawski, Roman Romanowski und Roman Zitzelsberger im Bereich Personal eingebracht werden, wertvoll für die Arbeit des Aufsichtsrats.

Im Bereich **Nachhaltigkeit/ESG** ist Dame Polly Courtice aufgrund ihrer langjährigen Tätigkeit als Direktorin des University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership eine Expertin mit Sachverstand in den unter ESG zusammengefassten Themenfeldern. Kenntnisse und Erfahrungen zu den für das Unternehmen unter »E« wie »Environment« relevanten Themen bringen insbesondere Dr. Martin Brudermüller, Ben van Beurden und Timotheus Höttges mit. Sie alle sind beziehungsweise waren in den Unternehmen, welchen sie als

Vorstandsvorsitzende vorstehen beziehungsweise vorstanden, ganz maßgeblich mit Nachhaltigkeits-themen (insbesondere Klima und Dekarbonisierung) befasst. Über Sachverstand in Bezug auf die unter »S« wie »Social« fallenden besonders relevanten Themen verfügen neben Dame Polly Courtice insbesondere auch die Vertreter der Arbeitnehmer im Aufsichtsrat. Für die unter »G« wie »Governance« aufgeführten Themen bringen auch Olaf Koch und Roman Romanowski aufgrund ihrer jeweiligen beruflichen Tätigkeit Expertise in den Aufsichtsrat ein.

Im Bereich **Industrie** verfügt insbesondere Dr. Bernd Pischetsrieder über ausgewiesene branchenspezifische Kenntnisse, die er im Rahmen seiner langjährigen Tätigkeit in anderen Unternehmen der Automobilindustrie und seiner Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der Gesellschaft sammelte. Auch die langjährige Erfahrung von Dr. Martin Brudermüller in der chemischen Industrie ist hier besonders hervorzuheben. Darüber hinaus ist für das Kompetenzfeld Industrie unter anderem die Expertise von Ergun Lümalı als langjährigem Vorsitzenden des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Sindelfingen zu nennen.

Im Bereich **Innovation, Forschung und Entwicklung** ist zunächst die ausgewiesene Expertise von Prof. Dr. Helene Svahn herauszustellen. Außerdem verfügt Liz Centoni aufgrund ihrer langjährigen Tätigkeit bei Cisco über besondere Kenntnisse auf diesem Gebiet. Schließlich bringen unter anderem

auch Monika Tielsch und Michael Häberle aufgrund ihrer beruflichen Tätigkeit einschlägigen Sachverstand in den Aufsichtsrat ein.

Im Bereich **Vertrieb/Marke** sind zunächst die branchenspezifischen Kenntnisse von Dr. Bernd Pischetsrieder hervorzuheben. Zudem bringt Marco Gobetti besondere Expertise im Bereich Marke in den Aufsichtsrat ein. Michael Bettag verfügt über langjährige berufliche Erfahrungen im Vertrieb.

Mit dem Bereich **Kapitalmarkt** sind insbesondere Dr. Bernd Pischetsrieder, Dr. Martin Brudermüller, Ben van Beurden, Olaf Koch und Timotheus Höttges als (ehemalige) Vorstandsvorsitzende börsennotierter Unternehmen bestens vertraut.

Zudem sind unter anderem Ergun Lümalı und Roman Zitzelsberger zu nennen, die aufgrund ihrer langjährigen Mitgliedschaft im Aufsichtsrat ebenfalls über einschlägigen Sachverstand verfügen.

Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, sollen die oben dargestellten Aspekte berücksichtigen und die Erfüllung des Anforderungsprofils für das Gesamtgremium anstreben. Der Nominierungsausschuss soll auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl verfügbarer Kandidaten erstellen, mit diesen strukturierte Gespräche führen und sich dabei auch

Gewissheit verschaffen, dass der vorgeschlagene Kandidat ausreichend Zeit hat, um das Mandat mit der gebotenen Sorgfalt ausüben zu können. Im Anschluss unterbreitet der Nominierungsausschuss dem Aufsichtsrat einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Die Amtszeiten der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG enden zu unterschiedlichen Zeitpunkten (»Staggered Board«). Jährlich wählt die Hauptversammlung einen oder mehrere Anteilseignervertreter. Das Staggered Board eröffnet zum einen die Möglichkeit, die Zusammensetzung des Aufsichtsrats flexibler an ein sich veränderndes Umfeld anzupassen. Zum anderen erleichtert es die Suche nach geeigneten Kandidatinnen und Kandidaten, weil nicht alle Sitze der Anteilseignerseite in einer einzigen Hauptversammlung zu besetzen sind. Der Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats überprüft regelmäßig, welche Mandate zu welchem Zeitpunkt enden und ob die jeweiligen Mandatsinhaber unter Berücksichtigung der dargestellten Kriterien für eine weitere Amtszeit in Betracht kommen und dazu auch bereit sind. Bei der Suche nach neuen Kandidatinnen und Kandidaten kann der Nominierungsausschuss unabhängige externe Personalberatung in Anspruch nehmen.

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre üben ihre mitgliedschaftlichen Rechte, insbesondere ihr Stimmrecht, in der Hauptversammlung aus. Jede Aktie der Mercedes-Benz Group AG gewährt eine Stimme. Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter group.mercedes-benz.com/hv verfügbar.

Im Rahmen umfassender Investor-Relations- und Öffentlichkeitsarbeit steht das Unternehmen in enger Verbindung mit seinen Anteilseignern. Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit werden umfassend und regelmäßig über die Lage des Unternehmens und unverzüglich über wesentliche geschäftliche Veränderungen informiert. Auch der Aufsichtsratsvorsitzende ist in angemessenem Rahmen bereit, mit Investoren über aufsichtsratspezifische Themen Gespräche zu führen, wie z. B. zu Themen wie der Vorstandsvergütung sowie der Arbeit und Zusammensetzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse. Solche Gespräche fanden auch im Vorfeld der Hauptversammlungen 2023 und 2024 statt.

Zusätzlich zu anderen Kommunikationswegen nutzt das Unternehmen für seine Investor-Relations-Arbeit intensiv die Internetseite der Gesellschaft. Unter group.mercedes-benz.com/investoren sind alle wesentlichen im Jahr 2023 veröffentlichten Informationen einschließlich Jahres-, Quartals- und Halbjahresfinanzberichten, Pressemitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen bedeutender Aktionäre, Präsentationen und Audioaufzeichnungen

aus Analysten- und Investorenveranstaltungen und Telefonkonferenzen sowie der Finanzkalender abrufbar. Im Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen, beispielsweise des Geschäftsberichts und der Zwischenfinanzberichte, sowie die Termine der Hauptversammlung, der Jahrespressekonferenz und der Analystenkonferenzen frühzeitig bekannt gegeben.

Qualifikationsmatrix der Aufsichtsratsmitglieder

	Dr. Bernd Pischetsrieder	Ben van Beurden	Dr. Martin Bruder Müller	Liz Centoni	Dame Polly Courtice
Zugehörigkeitsdauer					
Mitglied seit	2014	2021	2021	2021	2022
Regelgrenze Zugehörigkeit	✓	✓	✓	✓	✓
Diversität					
Geschlecht	männlich	männlich	männlich	weiblich	weiblich
Geburtsjahr	1948	1958	1961	1964	1952
Staatsangehörigkeit	Deutsch	Niederländisch	Deutsch	US-amerikanisch	Britisch/Südafrikanisch
Internationale Erfahrung ¹	✓	✓	✓	✓	✓
Ausbildungs-/Berufshintergrund	Ingenieurwesen	Chemieingenieurwesen	Chemie	Chemie/MBA/Software-Engineering	Geschichte/Marketing/Nachhaltigkeit
Formelle Eignung					
Unabhängigkeit ²	✓	✓	✓	✓	✓
Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓
Kompetenzen/Erfahrung					
Finanzen (z. B. Rechnungslegung, Controlling, Risiko- management, Abschlussprüfung, M&A)					
	✓	✓	✓	✓	
Strategie	✓	✓	✓	✓	✓
Digitalisierung/IT (z. B. Software, Prozesse, Datensicherheit)					
		✓	✓	✓	
Transformation (z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)					
	✓	✓	✓	✓	✓
Personal (z. B. Personalmanagement, Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)					
	✓	✓	✓	✓	✓
Nachhaltigkeit/ESG⁴	✓	✓	✓	✓	✓
Industrie (z. B. Produktion, Einkauf)					
	✓	✓	✓		
Innovation, Forschung und Entwicklung, Technik					
	✓	✓	✓	✓	✓
Vertrieb/Marke	✓			✓	✓
Kapitalmarkt	✓	✓	✓		

Fußnoten siehe am Ende der Tabelle

	Marco Gobbetti	Timotheus Höttges	Olaf Koch	Stefan Pierer	Prof. Dr. Helene Svahn
Zugehörigkeitsdauer					
Mitglied seit	2022	2020	2021	2023	2021
Regelgrenze Zugehörigkeit	✓	✓	✓	✓	✓
Diversität					
Geschlecht	männlich	männlich	männlich	männlich	weiblich
Geburtsjahr	1958	1962	1970	1956	1974
Staatsangehörigkeit	Italienisch	Deutsch	Deutsch	Österreichisch	Schwedisch
Internationale Erfahrung ¹	✓	✓	✓	✓	✓
Ausbildungs-/Berufshintergrund	Internationales Management/ Vertrieb	Betriebswirtschaftslehre/ Diplom-Kaufmann	Betriebswirtschaft	Diplom-Ingenieur in Betriebs- und Energiewirtschaft	Biotechnologie/Elektrotechnik
Formelle Eignung					
Unabhängigkeit ²	✓	✓	✓	✓	✓
Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓
Kompetenzen/Erfahrung					
Finanzen (z. B. Rechnungslegung, Controlling, Risiko- management, Abschlussprüfung, M&A)					
	✓	✓ ³	✓ ³	✓	✓
Strategie	✓	✓	✓	✓	✓
Digitalisierung/IT (z. B. Software, Prozesse, Datensicherheit)					
		✓	✓		
Transformation (z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)					
	✓	✓	✓	✓	✓
Personal (z. B. Personalmanagement, Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)					
	✓	✓	✓	✓	✓
Nachhaltigkeit/ESG⁴	✓	✓	✓	✓	✓
Industrie (z. B. Produktion, Einkauf)					
				✓	✓
Innovation, Forschung und Entwicklung, Technik					
	✓	✓	✓	✓	✓
Vertrieb/Marke	✓	✓	✓	✓	
Kapitalmarkt	✓	✓	✓	✓	✓

Fußnoten siehe am Ende der Tabelle

	Ergun Lümalı	Michael Bettag	Nadine Boguslawski	Michael Häberle	Gabriela Neher
Zugehörigkeitsdauer					
Mitglied seit	2014	2015	2021	2018	2023
Regelgrenze Zugehörigkeit	✓	✓	✓	✓	✓
Diversität					
Geschlecht	männlich	männlich	weiblich	männlich	weiblich
Geburtsjahr	1962	1961	1977	1969	1995
Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch
Ausbildungs-/Berufshintergrund	Konstruktionsmechaniker/ Entgelt- und Leistungspolitik	Betriebswirtschaft	Industrieelektronikerin	Maschinenbautechniker/ Betriebswirt	Fertigungsmechanikerin/ Grafikdesignerin
Formelle Eignung					
Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓
Kompetenzen/Erfahrung					
Finanzen (z. B. Rechnungslegung, Controlling, Risiko- management, Abschlussprüfung, M&A)	✓	✓	✓	✓	
Strategie	✓	✓	✓	✓	
Digitalisierung/IT (z. B. Software, Prozesse, Datensicherheit)					✓
Transformation (z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)	✓	✓	✓	✓	✓
Personal (z. B. Personalmanagement, Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)	✓	✓	✓	✓	✓
Nachhaltigkeit/ESG⁴	✓	✓	✓	✓	✓
Industrie (z. B. Produktion, Einkauf)	✓		✓	✓	✓
Innovation, Forschung und Entwicklung, Technik	✓		✓	✓	
Vertrieb/Marke		✓			
Kapitalmarkt	✓				

Fußnoten siehe am Ende der Tabelle

	Michael Peters	Roman Romanowski	Monika Tielsch	Dr. Frank Weber	Roman Zitzelsberger
Zugehörigkeitsdauer					
Mitglied seit	2023	2021	2021	2013	2015
Regelgrenze Zugehörigkeit	✓	✓	✓	✓	✓
Diversität					
Geschlecht	männlich	männlich	weiblich	männlich	männlich
Geburtsjahr	1968	1974	1967	1961	1966
Staatsangehörigkeit	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch
Ausbildungs-/Berufshintergrund	Feinblechner	Jurist	Sozialökonomie/Mediatorin	Maschinenbau/Betriebsingenieur	Maschinentechnik/Management
Formelle Eignung					
Regelaltersgrenze	✓	✓	✓	✓	✓
Kompetenzen/Erfahrung					
Finanzen (z. B. Rechnungslegung, Controlling, Risiko- management, Abschlussprüfung, M&A)	✓	✓		✓	✓
Strategie	✓	✓	✓	✓	✓
Digitalisierung/IT (z. B. Software, Prozesse, Datensicherheit)		✓	✓	✓	
Transformation (z. B. Produkt, Arbeitsmodelle)	✓	✓	✓	✓	✓
Personal (z. B. Personalmanagement, Arbeitnehmerbelange, Arbeitswelt)	✓	✓	✓	✓	✓
Nachhaltigkeit/ESG⁴	✓	✓	✓	✓	✓
Industrie (z. B. Produktion, Einkauf)	✓		✓	✓	✓
Innovation, Forschung und Entwicklung, Technik			✓	✓	✓
Vertrieb/Marke			✓		
Kapitalmarkt					✓

1 Nur für Anteilseignervertreter relevant.

2 Im Sinne des DCGK (Deutscher Corporate Governance Kodex); nur für Anteilseignervertreter relevant.

3 Finanzexperte gem. § 100 Abs. 5 AktG, Empfehlung D.3 DCGK (Deutscher Corporate Governance Kodex).

4 Insbesondere: Environment – grüne Produktion und Logistik, Klima- und Dekarbonisierungsstrategie; Social – People Plan, nachhaltige Lieferketten; Governance – nachhaltige Corporate Governance, nachhaltige Finanzen.



KONZERNABSCHLUSS

KONZERNABSCHLUSS

195 Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

196 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

197 Konzernbilanz

199 Konzern-Kapitalflussrechnung

201 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

203 Konzernanhang

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung
3. Konsolidierungskreis
4. Umsatzerlöse
5. Funktionskosten
6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen
7. Übriges Finanzergebnis
8. Zinserträge und Zinsaufwendungen
9. Ertragsteuern
10. Immaterielle Vermögenswerte
11. Sachanlagen
12. Vermietete Gegenstände
13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen
14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen
15. Verzinssliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen
16. Übrige finanzielle Vermögenswerte
17. Übrige Vermögenswerte
18. Vorräte
19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
20. Eigenkapital
21. Aktienorientierte Vergütung
22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
23. Rückstellungen für sonstige Risiken
24. Finanzierungsverbindlichkeiten
25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten
26. Passiver Rechnungsabgrenzungsposten
27. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten
28. Übrige Verbindlichkeiten
29. Konzern-Kapitalflussrechnung
30. Rechtliche Verfahren
31. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen
32. Finanzinstrumente
33. Management von Finanzrisiken
34. Segmentberichterstattung
35. Kapitalmanagement
36. Ergebnis je Aktie
37. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen
38. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
39. Honorare des Abschlussprüfers
40. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
41. Zusätzliche Angaben

Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung

	Anmerkung	2023	2022
in Millionen €			
Umsatzerlöse	4	153.218	150.017
Umsatzkosten	5	-118.839	-115.997
Bruttoergebnis vom Umsatz		34.379	34.020
Vertriebskosten	5	-9.728	-9.482
Allgemeine Verwaltungskosten	5	-2.688	-2.584
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	5	-6.230	-5.602
Sonstige betriebliche Erträge	6	2.206	3.323
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-516	-1.289
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	13	2.129	1.732
Übriges Finanzergebnis	7	108	340
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	34	19.660	20.458
Zinserträge	8	678	273
Zinsaufwendungen	8	-254	-427
Ergebnis vor Steuern		20.084	20.304
Ertragsteuern	9	-5.553	-5.495
Konzernergebnis		14.531	14.809
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		270	308
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Konzernergebnis		14.261	14.501
Ergebnis je Aktie (in €)			
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG	36		
Unverwässert		13,46	13,55
Verwässert		13,46	13,55

Konzern-Gesamtergebnisrechnung

	2023	2022
in Millionen €		
Konzernergebnis	14.531	14.809
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-795	297
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	14	-33
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	475	1.678
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-251	188
Posten, die zukünftig/möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung umgegliedert werden	-557	2.130
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	194	2.318
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	89	-397
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-16	286
Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung umgegliedert werden	267	2.207
Sonstiges Ergebnis nach Steuern¹	-290	4.337
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis nach Steuern	-87	-32
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am sonstigen Ergebnis nach Steuern	-203	4.369
Gesamtergebnis	14.241	19.146
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	183	276
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Gesamtergebnis	14.058	18.870

¹ Weitere Informationen zu im sonstigen Ergebnis enthaltenen Ertragsteuern sowie Umgliederungen in die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung sind in den Anmerkungen 9 und 32 enthalten.

Konzernbilanz

		31. Dezember	
	Anmerkung	2023	2022
in Millionen €			
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	10	17.593	15.869
Sachanlagen	11	26.090	27.250
Vermietete Gegenstände	12	41.712	41.552
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	13	13.104	13.530
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	49.742	48.237
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	15	699	823
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	4.340	4.478
Aktive latente Steuern	9	4.127	3.725
Übrige Vermögenswerte	17	1.583	1.677
Langfristige Vermögenswerte		158.990	157.141
Vorräte	18	27.294	25.621
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	7.281	8.100
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	38.469	37.312
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		15.962	17.679
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	15	6.159	6.237
Übrige finanzielle Vermögenswerte	16	3.599	3.453
Übrige Vermögenswerte	17	4.473	4.472
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	3	795	-
Kurzfristige Vermögenswerte		104.032	102.874
Summe Aktiva		263.022	260.015

		31. Dezember	
	Anmerkung	2023	2022
in Millionen €			
Passiva			
Gezeichnetes Kapital		3.070	3.070
Kapitalrücklagen		11.718	11.718
Gewinnrücklagen		76.670	67.695
Übrige Rücklagen		2.571	2.932
Eigene Aktien		-2.256	-
Den Aktionären der Mercedes-Benz Group AG zustehendes Eigenkapital		91.773	85.415
Nicht beherrschende Anteile		1.043	1.125
Eigenkapital	20	92.816	86.540
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	22	1.090	1.021
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	7.345	6.438
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	63.724	62.051
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	1.642	2.524
Passive latente Steuern	9	7.714	6.910
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	26	1.223	1.234
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	27	3.514	3.656
Übrige Verbindlichkeiten	28	1.520	1.238
Langfristige Schulden		87.772	85.072
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		12.828	12.204
Rückstellungen für sonstige Risiken	23	7.955	9.585
Finanzierungsverbindlichkeiten	24	44.914	49.786
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	25	5.476	5.404
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	26	1.478	1.391
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	27	6.877	6.898
Übrige Verbindlichkeiten	28	2.682	3.135
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	3	224	-
Kurzfristige Schulden		82.434	88.403
Summe Passiva		263.022	260.015

Konzern-Kapitalflussrechnung

	2023	2022
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	20.084	20.304
Abschreibungen/Wertminderungen	6.663	6.521
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-2.369	-1.296
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-92	-990
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-2.733	-4.111
Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.310	1.029
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-5.812	-5.327
Vermietete Fahrzeuge	-640	3.810
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	1.624	358
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	2.056	1.605
Gezahlte Ertragsteuern	-5.621	-5.009
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	14.470	16.894
Zugänge zu Sachanlagen	-3.745	-3.481
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-4.468	-3.418
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	285	469
Erwerb von Anteilsbesitz	-334	-849
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz und sonstiger Geschäftsaktivitäten	612	3.337
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-4.714	-2.622
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	5.021	3.084
Sonstige Ein- und Auszahlungen	28	27
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-7.315	-3.453

	2023	2022
in Millionen €		
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	-512	172
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	39.288	38.429
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	-39.473	-51.945
Dividendenzahlung an Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG	-5.556	-5.349
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-324	-320
Erwerb eigener Aktien	-1.941	-48
Sonstige Ein- und Auszahlungen	127	29
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-8.391	-19.032
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-471	88
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.707	-5.503
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	17.679	23.182
Abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte zum Jahresanfang	-	62
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang (Konzernbilanz)	17.679	23.120
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	15.972	17.679
Abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte zum Jahresende	10	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende (Konzernbilanz)	15.962	17.679

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Übrige Rücklagen			Eigene Aktien	Den Aktionären der Mercedes- Benz Group AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital
				Unter- schieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Eigenkapital-/ Fremdkapital- instrumente	Derivative Finanz- instrumente				
in Millionen €										
Stand zum 1. Januar 2022	3.070	11.723	55.926	1.691	202	-661	-	71.951	1.216	73.167
Konzernergebnis	-	-	14.501	-	-	-	-	14.501	308	14.809
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	2.608	470	-434	1.725	-	4.369	-32	4.337
Gesamtergebnis	-	-	17.109	470	-434	1.725	-	18.870	276	19.146
Dividenden	-	-	-5.349	-	-	-	-	-5.349	-340	-5.689
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-	-	-	-	-	-	-29	-29
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-48	-48	-	-48
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	48	48	-	48
Sonstiges	-	-5	9	-	-9	-52	-	-57	2	-55
Stand zum 31. Dezember 2022	3.070	11.718	67.695	2.161	-241	1.012	-	85.415	1.125	86.540

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Übrige Rücklagen			Den Aktionären der Mercedes- Benz Group AG			Summe Eigenkapital
				Unter- schieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Eigenkapital-/ Fremdkapital- instrumente	Derivative Finanz- instrumente	Eigene Aktien	Den Aktionären der Mercedes- Benz Group AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	
in Millionen €										
Stand zum 1. Januar 2023	3.070	11.718	67.695	2.161	-241	1.012	-	85.415	1.125	86.540
Konzernergebnis	-	-	14.261	-	-	-	-	14.261	270	14.531
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	185	-962	98	476	-	-203	-87	-290
Gesamtergebnis	-	-	14.446	-962	98	476	-	14.058	183	14.241
Dividenden	-	-	-5.556	-	-	-	-	-5.556	-327	-5.883
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-	-	-	-	62	62
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	-2.322	-2.322	-	-2.322
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-	-	66	66	-	66
Sonstiges	-	-	85	-	1	26	-	112	-	112
Stand zum 31. Dezember 2023	3.070	11.718	76.670	1.199	-142	1.514	-2.256	91.773	1.043	92.816

Konzernanhang

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Die Mercedes-Benz Group ist ein Automobilhersteller mit einem weltweiten Produktangebot hochwertiger Personenkraftwagen. Finanzdienstleistungen, Mobilitätsangebote rund um diese Produkte und der Aufbau einer Ladeinfrastruktur ergänzen das Angebot. Der Konzern umfasst die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility.

Die Mercedes-Benz Group AG ist das Mutterunternehmen der Mercedes-Benz Group.

Die Mercedes-Benz Group AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart, Deutschland.

Der Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG wird in Euro (€) aufgestellt. Soweit nicht anders ver-

merkt, erfolgen Angaben in Millionen €. Die Beträge sind jeweils gerundet.

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG gab den Konzernabschluss am 15. März 2024 zur Veröffentlichung frei.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS

Der Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen (»Mercedes-Benz Group« oder »der Konzern«) zum 31. Dezember 2023 wurde unter Anwendung von § 315e HGB (Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) zum 31. Dezember 2023 verpflichtend anzuwenden sind.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und bereits anzuwendende IFRS

Im Mai 2021 veröffentlichte das IASB »**Latente Steuern, die sich auf Vermögenswerte und Schulden beziehen, die aus einem einzigen Geschäftsvorfall**

entstehen (Änderungen an IAS 12)«. Werden Vermögenswerte und Schulden erstmalig erfasst, waren bisher unter bestimmten Voraussetzungen latente Steuern ausnahmsweise nicht anzusetzen. Mit der Änderung an IAS 12 entfällt diese Ausnahme, die u.a. für die Bilanzierung von Finanzierungsleasingverträgen durch den Leasingnehmer von Bedeutung war. Die Mercedes-Benz Group wendet die Änderungen erstmals auf das zum 1. Januar 2023 beginnende Geschäftsjahr an. Es ergaben sich keine Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage.

Im Dezember 2021 veröffentlichte die OECD **Leitlinien für einen neuen globalen Mindeststeuerrahmen**, die darauf abzielen, Steuervermeidung und Gewinnverlagerung (Base Erosion and Profit Shifting (BEPS)) durch multinationale Konzerne einzudämmen. Die EU-Mitgliedsstaaten einigten sich im Dezember 2022 einstimmig darauf, diese Regeln in Form einer Richtlinie (BEPS Pillar 2-Regelungen) umzusetzen. Zum Bilanzstichtag wurde diese Richtlinie mit dem Gesetz zur Gewährleistung einer globalen Mindestbesteuerung für Unternehmensgruppen (Mindeststeuergesetz – MinStG) in deutsches Recht überführt und ist ab dem 1. Januar 2024 für die Mercedes-Benz Group anzuwenden. Im Rahmen einer Analyse möglicher Auswirkungen auf den Konzern wurden zum Abschlussstichtag keine Länder identifiziert, aus denen wesentliche Effekte

hinsichtlich einer möglichen Entrichtung einer Mindeststeuer zu erwarten sind.

Zur Einführung einer verbindlichen vorübergehenden Ausnahme von den Anforderungen in IAS 12 »Income Taxes« zur Erfassung und Offenlegung von Informationen über latente Steueransprüche und -verbindlichkeiten veröffentlichte das IASB im Mai 2023 »**Internationale Steuerreform – Säule 2-Mustervorschriften (Änderungen an IAS 12)**«. Die Mercedes-Benz Group wendet die Ausnahmenvorschrift nach IAS 12 an, wonach keine aktiven und passiven latenten Steuern im Zusammenhang mit den Ertragsteuern der zweiten Säule (»Pillar 2«) der OECD bilanziert werden.

Das IASB veröffentlichte im Mai 2017 den Standard **IFRS 17 »Insurance Contracts«**. IFRS 17 soll die Transparenz und die Vergleichbarkeit in Bezug auf Ansatz, Bewertung, Ausweis sowie Angaben für Versicherungsverträge beim Versicherungsgeber erhöhen. IFRS 17 ist verpflichtend auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen. Aus der erstmaligen Anwendung von IFRS 17 ergaben sich keine Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Mercedes-Benz Group.

Daneben wurden weitere Standards und Interpretationen veröffentlicht, die voraussichtlich keinen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben werden.

Darstellung

Die Darstellung in der Konzernbilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden grundsätzlich als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden als langfristige Posten dargestellt.

Die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Grundsätze der Konsolidierung

Der Konzernabschluss umfasst den Abschluss der Mercedes-Benz Group AG und die Abschlüsse aller Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen (Structured Entities), auf welche die Mercedes-Benz Group AG direkt oder indirekt Beherrschung ausüben kann. Beherrschung liegt vor, wenn das Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das Tochterunternehmen hat, es an positiven und negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann.

Bei strukturierten Unternehmen handelt es sich um Unternehmen, die so konzipiert wurden, dass Stimmrechte und vergleichbare Rechte für die Beherrschung

nicht ausschlaggebend sind. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn sich die Stimmrechte nur auf Verwaltungsaufgaben beziehen und die maßgeblichen Tätigkeiten durch Vertragsvereinbarungen geregelt werden.

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

Unternehmenszusammenschlüsse und Anteilsveränderungen

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert. Im Rahmen eines Kontrollenerwerbs werden nicht beherrschende Anteile grundsätzlich mit dem entsprechenden Anteil des zu Zeitwerten bewerteten identifizierbaren Nettovermögens angesetzt.

Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns ohne Änderung der Beherrschung vermindert bzw. erhöht, werden als erfolgsneutrale Transaktion zwischen Eigenka-

pitalgebern abgebildet. Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen, wird grundsätzlich die Differenz zwischen den Buchwerten der abgehenden Vermögenswerte und Verbindlichkeiten und der erhaltenen Gegenleistung erfolgswirksam im sonstigen betrieblichen Ertrag oder Aufwand ausgewiesen. Beträge, die zuvor im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, werden beim Verlust der Beherrschung im sonstigen betrieblichen Ertrag oder Aufwand realisiert. Sofern eine Realisierung nicht zulässig ist, erfolgt eine Umgliederung in die Gewinnrücklagen.

Anteile an assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken. Assoziierte Unternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert.

Für Unternehmen, bei denen die Mercedes-Benz Group die Führung mit einem Partner gemeinschaftlich ausübt (Joint Arrangement), ist zu unterscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte am Nettovermögen. Für Gemeinschaftsunternehmen ist die

Equity-Methode anzuwenden. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit besteht, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In diesem Fall sind grundsätzlich die anteiligen Vermögenswerte und Schulden sowie die anteiligen Erträge und Aufwendungen zu erfassen (quotale Konsolidierung).

Sofern die Abschlüsse assoziierter Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlicher Tätigkeiten nicht rechtzeitig vorliegen, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste mit einem zeitlichen Versatz von bis zu drei Monaten, unter Berücksichtigung wesentlicher aktueller Entwicklungen und bedeutender Geschäftsvorfälle, in den Konzernabschluss einbezogen.

Zu fortgeführten Anschaffungskosten einbezogene Unternehmen

Tochterunternehmen, assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftliche Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage einzeln und in Summe von untergeordneter Bedeutung sind, werden grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen.

Fremdwährungsumrechnung

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden finanzielle Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung mit den Stichtagskursen umgerechnet; die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung erfasst (mit Ausnahme der Gewinne und Verluste aus der Umrechnung von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalanteilen, die direkt im sonstigen Ergebnis erfasst werden).

Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Gesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Umrechnungsdifferenzen werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen. Die Posten des Eigenkapitals werden mit historischen Kursen geführt. Die Gewinn- und Verlustrechnungen sowie die Kapitalflussrechnungen werden grundsätzlich mit den jeweiligen Periodendurchschnittskursen der Quartale in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse der für die Mercedes-Benz Group wesentlichsten ausländischen Währungen (US-Dollar und Chinesischer Renminbi) entwickelten sich wie in der nachstehenden Tabelle dargestellt.

Wechselkurse

	2023		2022	
	USD	CNY	USD	CNY
	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =
Mittelkurs am 31. Dezember	1,1050	7,8509	1,0666	7,3582
Periodendurchschnittskurse				
1. Quartal	1,0730	7,3419	1,1217	7,1212
2. Quartal	1,0887	7,6441	1,0647	7,0427
3. Quartal	1,0884	7,8856	1,0070	6,8982
4. Quartal	1,0751	7,7712	1,0205	7,2582

Hochinflation

Zur Bestimmung, ob ein Land als Hochinflationsland einzustufen ist, bezieht sich die Mercedes-Benz Group auf die Verlautbarungen der International Practices Task Force (IPTF), des Center of Audit Quality oder andere einschlägige internationale Verlautbarungen. Sofern ein Land als hochinflationär eingestuft wird, ist IAS 29 »Financial Reporting in Hyperinflationary Economies« mit Beginn der relevanten Berichtsperiode, d.h. ab dem 1. Januar des betreffenden Jahres, anzuwenden. Derzeit sind Argentinien und die Türkei als Hochinflationsländer eingestuft.

Die Effekte aus der Berücksichtigung der Geldentwertung der monetären Bilanzpositionen von Tochterunternehmen in Hochinflationsländern werden ergebniswirksam abgebildet und sind in der Konzern-Gewinn-

und -Verlustrechnung grundsätzlich in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen bzw. sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten.

Infolge des engen ökonomischen Zusammenhangs werden die Effekte aus der Berücksichtigung des Inflationseffekts zusammen mit dem Umrechnungseffekt aus der Translation insgesamt als Währungseffekt nach IAS 21 dargestellt. Die saldierte Darstellung beider Effekte erfolgt im sonstigen Ergebnis bzw. direkt in der Gewinnrücklage.

Die Gewinn- und Verlustrechnungen und die Kapitalflussrechnungen werden für Gesellschaften, die Hochinflationsbilanzierung anwenden, mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Umsatzrealisierung

Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit im Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn die Verfügungsgewalt an den Kunden übergeht. Dies ist grundsätzlich dann gegeben, wenn der Kunde Besitz an den Produkten erlangt.

Soweit ein Händler nicht als Prinzipal, sondern als Vermittler zu klassifizieren ist und daher die Verfügungsgewalt an Fahrzeugen nicht an ihn übergeht, werden Umsatzerlöse erst dann gebucht, wenn der Endkunde die Verfügungsgewalt erlangt. Die an den Händler zu leistenden Vermittlungsprovisionen werden in den Vertriebskosten ausgewiesen.

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

- Fahrzeugverkäufe, bei denen die Mercedes-Benz Group zu einem zukünftigen Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, werden als Operating Leases bilanziert. Dies gilt auch bei einer Kaufoption, die der Mercedes-Benz Group das Recht zum Rückkauf einräumt.

- Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde bei Vertragsabschluss einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Anderenfalls folgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt verschiedene Faktoren bei der Bestimmung, ob es für einen Kunden einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung seines Rechts gibt. Dazu zählen das Verhältnis zwischen dem vereinbarten Rückkaufpreis und dem für den Zeitpunkt des Rückkaufs erwarteten Marktwert des Vermögenswerts oder historische Rückgabequoten.

Vereinbarungen, in denen die Mercedes-Benz Group ihren Kunden einen Mindestverkaufswert garantiert, den dieser beim Verkauf erzielen wird (Restwertgarantie), schränken den Kunden nicht in seiner Fähigkeit ein, die Nutzung des Vermögenswerts zu bestimmen und im Wesentlichen den verbleibenden Nutzen aus ihm zu ziehen. Bei Vertragsabschluss eines Verkaufs mit einer Restwertgarantie ist daher der Umsatz zu erfassen, der um die erforderliche Abgrenzung für die potenzielle Ausgleichszahlung an den Kunden zu mindern ist.

Bei Materialbeistellungen verkauft die Mercedes-Benz Group Vermögenswerte an einen Dienstleister und kauft im Anschluss die erstellten Produkte des Dienstleisters zurück. Sofern die Materialbeistellung nicht mit

dem Übergang der Verfügungsmacht auf den Dienstleister verbunden ist, werden keine Umsatzerlöse realisiert.

Der Konzern bietet für bestimmte, von ihm verkaufte Produkte eine verlängerte, separat berechnete und über die gesetzliche Frist hinausgehende Gewährleistung sowie Service- und Wartungsverträge an. Üblich für derartige Verträge ist eine Vorabzahlung oder die Zahlung gleichbleibender Raten über die Vertragslaufzeit. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden, soweit der Kunde eine Vorauszahlung geleistet hat, als Vertragsverbindlichkeit abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam als Umsatzerlöse realisiert. Die Realisierung erfolgt grundsätzlich proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Ein zukünftiger Verlust aus diesen Verträgen wird im aktuellen Berichtsjahr berücksichtigt, wenn die noch zu erwartenden Kosten für vertragliche Leistungen die noch zu realisierenden Umsatzerlöse übersteigen.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien oder vergünstigten Wartungsverträgen oder kostenfreien Online-Dienstleistungen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen grundsätzlich auf Grundlage ihrer geschätzten relativen Einzelveräußerungspreise. Für die Bestimmung der Einzelveräußerungspreise verwendet die Mercedes-Benz Group insbesondere Preislisten unter Berücksichtigung durchschnittlich gewährter Rabatte.

In Abhängigkeit vom Vertriebsmodell können Fahrzeuge zunächst an konzernunabhängige Händler verkauft werden. Wenn die Verfügungsgewalt an dem Fahrzeug auf den konzernunabhängigen Händler übergeht, realisiert die Mercedes-Benz Group Umsatz aus diesem Fahrzeugverkauf. Davon unabhängig kann sich ein Endkunde entscheiden, mit Mercedes-Benz Mobility einen Leasingvertrag über ein solches Fahrzeug abzuschließen. Das Fahrzeug wird dann vom konzernunabhängigen Händler an Mercedes-Benz Mobility verkauft.

Die zusätzlichen Kosten einer Vertragsanbahnung werden bei ihrem Entstehen sofort als Aufwand erfasst, wenn der Abschreibungszeitraum nicht mehr als ein Jahr betragen würde.

Die Mercedes-Benz Group passt die Höhe der zugesagten Gegenleistung nicht um die Auswirkungen aus einer signifikanten Finanzierungskomponente an, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung eines zugesagten Vermögenswerts oder einer zugesagten Dienstleistung auf den Kunden und deren Bezahlung durch den Kunden nicht mehr als ein Jahr beträgt.

Die Umsatzerlöse enthalten außerdem Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften sowie Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Mercedes-Benz Mobility. Die aus Operating Leases generierten Erlöse werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Zudem werden am Ende der Vertragslaufzeit Verwertungserlöse generiert. Umsätze aus Forderungen aus

Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert.

In Abhängigkeit von unterschiedlichen Marktgegebenheiten in einzelnen Ländern, den jeweiligen Produktlebenszyklen und produktabhängigen Faktoren (wie z. B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden) setzt die Mercedes-Benz Group unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein. Die Programme umfassen finanzielle Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen, die wie folgt ausgewiesen werden:

- Die Umsatzerlöse werden abzüglich Erlösschmälerungen, wie z. B. Skonti und Preisnachlässe, ausgewiesen.
- Sofern Darlehen unterhalb marktüblicher Zinssätze begeben werden, erfolgt der Ansatz der Forderungen in Höhe des Barwerts (unter Verwendung eines marktgerechten Zinssatzes), und die Umsatzerlöse werden um die gewährten Zinsvorteile gekürzt.
- Sofern subventionierte Leasinggebühren im Rahmen von Finance Leases vereinbart werden, wird der Umsatz aus dem Fahrzeugverkauf um die Höhe des gewährten Zinsvorteils gekürzt.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, soweit sie nach IAS 38 »Intangible Assets« nicht zu aktivieren sind, werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls erfolgswirksam erfasst.

Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls aufwandswirksam erfasst, sofern sie nicht direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können und deshalb zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts gehören. Die Abschreibungen auf die aktivierten Fremdkapitalkosten werden in den Umsatzkosten ausgewiesen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden vom Buchwert des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Ergebnis erfasst. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die die entstandenen Aufwendungen für den Konzern kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam als sonstige betriebliche Erträge erfasst, in der auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen.

Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

In diesem Posten werden alle Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen. Er beinhaltet, neben den anteiligen Ergebnissen der Finanzinvestitionen, auch die Ergebnisse, welche sich im Fall eines Verkaufs der Anteile oder aus der Neubewertung der Anteile bei einem Verlust des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinsamen Beherrschung ergeben. Der Anteil der Mercedes-Benz Group an Verwässerungsgewinnen und -verlusten, die dadurch entstehen, dass der Konzern an Kapitalerhöhungen von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nur unterproportional teilnimmt, wird ebenfalls im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen berücksichtigt. Nimmt der Konzern nicht oder nur unterproportional an Kapitalherabsetzungen teil, so erfolgt eine Erfassung als fiktiver Anschaffungsvorgang. Darüber hinaus beinhaltet der Posten Ergebnisse aus der Wertminderung bzw. Wertaufholung at-equity bewerteter Finanzinvestitionen.

Übriges Finanzergebnis

Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge aus Finanzvorgängen gezeigt, die weder in den Zinserträgen noch in den Zinsaufwendungen bzw. bei Mercedes-Benz Mobility weder in den Umsatzerlösen noch in den Umsatzkosten enthalten sind.

Weiterhin sind Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Beteiligungen im übrigen Finanzergebnis enthalten, sofern diese nicht im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen werden.

Zinserträge und Zinsaufwendungen

In den Zinserträgen und Zinsaufwendungen sind Zinserträge aus Wertpapieranlagen, aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Zinsaufwendungen aus Schulden enthalten. Zudem gehen Zinsen und Änderungen der Marktwerte im Zusammenhang mit Zinsicherungsgeschäften sowie Erträge und Aufwendungen aus der Verteilung von Agien bzw. Disagien in diese Posten ein. Die Zinskomponenten aus leistungsorientierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Verpflichtungen, den zur Deckung dieser Verpflichtungen vorhandenen Planvermögen sowie Zinsen im Zusammenhang mit Ertragsteuernachzahlungen bzw. -erstattungen sind ebenfalls unter diesen Posten ausgewiesen.

Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft werden in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Die Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken sind im übrigen Finanzergebnis enthalten.

Ertragsteuern

Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag als auch die latenten Steuern.

Die tatsächlichen Ertragsteuern werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen berechnet. Für die Berechnung der Ertragsteuern der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen werden die in den einzelnen Ländern gültigen Gesetze und Verordnungen zugrunde gelegt. Darüber hinaus beinhalten die im Berichtsjahr ausgewiesenen tatsächlichen Steuern auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw. -erstattungen für noch nicht endgültig veranlagte Jahre, allerdings ohne Zinszahlungen bzw. Zinserstattungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge wahrscheinlich nicht realisiert werden können (unsichere Steuerpositionen), werden Steuerverbindlichkeiten gebildet. Der Betrag ermittelt sich aus der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Steuerzahlung (Erwartungswert bzw. wahrscheinlichster Wert der Steuerunsicherheit). Steuerforderungen aus unsicheren Steuerpositionen werden dann bilanziert, wenn es wahrscheinlich ist, dass sie realisiert werden können. Nur bei Bestehen eines steuerlichen Verlustvortrags oder einer ungenutzten Steuergutschrift wird keine Steuerverbindlichkeit oder Steuerforderung für diese unsicheren Steuerpositionen bilanziert, sondern stattdessen die aktive Latenz

für die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften angepasst.

Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern spiegeln sich grundsätzlich erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung in den latenten Steuern wider. Eine Ausnahme hiervon stellen die im sonstigen Ergebnis oder erfolgsneutral direkt im Eigenkapital vorzunehmenden Veränderungen dar.

Aktive und passive latente Steuern werden auf temporäre Unterschiede zwischen den steuerlichen und den bilanziellen Wertansätzen einschließlich der Unterschiede aus der Konsolidierung sowie für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften ermittelt. Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -vorschriften zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gültig sind oder in Kürze gelten werden. Aktive latente Steuern werden bis zu der Höhe angesetzt, in der es wahrscheinlich ist, dass ein zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung stehen wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können. Passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, Zweigniederlassungen und assoziierten Unternehmen sowie Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen werden dann nicht angesetzt, wenn der Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung bestimmen

kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflösen wird.

Für die Ermittlung aktiver latenter Steuern sind die künftig zu versteuernden Einkommen sowie die Zeitpunkte, zu denen die aktiven latenten Steuern realisiert werden, einzuschätzen. Dabei werden unter anderem die geplanten Ergebnisse aus der operativen Geschäftstätigkeit, die Ergebniswirkungen aus der Umkehrung zu versteuernder temporärer Differenzen sowie realisierbare Steuerstrategien mitberücksichtigt. Die Mercedes-Benz Group beurteilt zu jedem Bilanzstichtag die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern auf Basis der geplanten steuerpflichtigen Einkommen in künftigen Jahren. Aktive latente Steuern werden nur dann angesetzt, wenn davon ausgegangen werden kann, die künftigen Steuervorteile mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50 % realisieren zu können.

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisanteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG durch den gewogenen Durchschnitt der sich im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird.

Immaterielle Vermögenswerte

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

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

Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden aktiviert, wenn die Ansatzkriterien nach IAS 38 erfüllt sind. Nach der erstmaligen Aktivierung wird der Vermögenswert zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungen geführt. Aktivierte Entwicklungskosten beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten. Die aktivierten Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden linear über die geplante Produktlebensdauer abgeschrieben. Die geplante Produktlebensdauer übersteigt zehn Jahre nur in Einzelfällen. Bei dieser Einschätzung werden auch mögliche Einflüsse aus der Transformation der Automobilindustrie, insbesondere dem Übergang hin zu elektrischen Antrieben, berücksichtigt. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten sind Bestandteil der Herstellungskosten und werden denjeni-

gen Fahrzeugen und Komponenten zugeordnet, durch die sie verursacht worden sind. Beim Verkauf der Vorrate bzw. Fahrzeuge werden sie in den Umsatzkosten berücksichtigt.

Übrige immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden grundsätzlich linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben (drei bis zehn Jahre). Die Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Berichtsjahrs überprüft. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden als Schätzungsänderungen behandelt. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden in den Funktionskosten berücksichtigt.

Als Geschäftswert wird der Betrag, um den die Summe der übertragenen Gegenleistung im Rahmen einer Unternehmensakquisition die anteiligen Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigt, angesetzt. Geschäftswerte werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt.

Emissionsberechtigungen (beispielsweise Emissionszertifikate aus dem EU-Emissionshandelssystem oder den fahrzeugbezogenen Emissionsregelungen in den USA oder in China) zur Kompensation des CO₂-Ausstoßes werden zu Anschaffungskosten angesetzt und bei Rückgabe, Verfall oder Veräußerung ausgebucht. Verpflichtungen zur Abgabe von Emissionsbe-

rechtigungen werden als Rückstellungen erfasst und mit den Anschaffungskosten bereits erworbener Emissionsberechtigungen bewertet. Ein gegebenenfalls bestehender Verpflichtungsüberhang wird mit dem Marktwert der noch zu erwerbenden Emissionsberechtigungen bewertet.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Die Kosten für selbst erstellte Anlagen beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten. Soweit relevant, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch und Beseitigung des Vermögenswerts und die Wiederherstellung des Standorts sowie Fremdkapitalkosten.

Abnutzbares Sachanlagevermögen wird um planmäßige Abschreibungen über die entsprechende Nutzungsdauer, in der Regel linear, abgeschrieben. Die Nutzungsdauern für die Sachanlagen können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Nutzungsdauer für Sachanlagen

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

Leasing

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

Konzern als Leasingnehmer

Die Mercedes-Benz Group bilanziert als Leasingnehmer grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse einen Vermögenswert für das Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit für die ausstehenden Leasingzahlungen. Variable Leasingzahlungen, die nicht im erstmaligen Ansatz des Nutzungsrechts einbezogen werden, werden als Aufwand der Periode berücksichtigt.

Die Mercedes-Benz Group nimmt für Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten (kurzfristige Leasingverhältnisse) sowie für Leasingverträge über geringwertige Vermögenswerte das Wahlrecht in An-

spruch, auf eine Erfassung des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zu verzichten. Die mit diesen Leasingverhältnissen verbundenen Leasingzahlungen werden überwiegend linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand erfasst.

Die in den Sachanlagen ausgewiesenen Nutzungsrechte werden bei der erstmaligen Bewertung zu Anschaffungskosten angesetzt. Die Anschaffungskosten des Nutzungsrechts enthalten den Betrag aus der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit, zuzüglich sämtlicher Leasingzahlungen, die zu oder vor Beginn der Laufzeit des Leasingverhältnisses getätigt werden sowie der Vertragsabschlusskosten und der geschätzten Kosten für die Demontage oder Wiederherstellung des Leasinggegenstands. Zum Abzug kommen sämtliche vom Leasinggeber bereits erhaltenen Leasinganreize.

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

- feste Zahlungen, einschließlich de facto fester Zahlungen, abzüglich vom Leasinggeber noch zu leistender Leasinganreize,
- variable Zahlungen, die an einen Index oder Zinssatz gekoppelt sind,

- erwartete Beträge, die aufgrund von Restwertgarantien voraussichtlich zu zahlen sind,
- den Ausübungspreis einer Kaufoption, wenn die Ausübung als hinreichend sicher eingeschätzt wird und
- Vertragsstrafen für die Kündigung des Leasingverhältnisses, wenn in dessen angenommener Laufzeit berücksichtigt ist, dass eine Kündigungsoption in Anspruch genommen wird.

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

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

Das Nutzungsrecht wird im Rahmen der Folgebewertung mit den Anschaffungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen sowie gegebenenfalls erforderlicher kumulierter Wertminderungen bewertet. Sofern die zu

berücksichtigenden Leasingzahlungen auch den Eigentumsübergang an dem zugrunde liegenden Vermögenswert zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses umfassen, einschließlich der Wahrnehmung einer Kaufoption, erfolgt die Abschreibung über die wirtschaftliche Nutzungsdauer. Anderenfalls wird das Nutzungsrecht über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben.

In der Folgebewertung wird der Buchwert der Leasingverbindlichkeit aufgezinnt und erfolgsneutral um die geleisteten Leasingzahlungen vermindert. Die Abschreibung des Nutzungsrechts ist gemäß IFRS 16 den Funktionskosten zugeordnet. Die Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit erfolgt in den Zinsaufwendungen. Eine Reihe von Leasingverträgen, insbesondere von Immobilien, enthalten Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Bei der Festlegung der Laufzeit werden solche Optionen nur berücksichtigt, wenn ihre Ausübung hinreichend sicher ist. Während der Laufzeit erfolgt eine regelmäßige Überprüfung dieser Optionen hinsichtlich ihrer Ausübungswahrscheinlichkeit.

Konzern als Leasinggeber (vermietete Gegenstände)

Anhand der Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand im Rahmen der Vermietung eines Konzernprodukts dem Leasinggeber (sogenannte Operating Leases) oder dem Leasingnehmer (sogenannte Finance Leases) zuzurechnen ist.

Beim **Operating Lease** verbleibt das wirtschaftliche Eigentum am Fahrzeug bei der Mercedes-Benz Group. Zudem kann ein Operating Lease bei einem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht, zu bilanzieren sein.

- Fahrzeugverkäufe, bei denen die Mercedes-Benz Group zu einem zukünftigen Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, werden als Operating Leases bilanziert. Dies gilt auch bei einer Kaufoption, die der Mercedes-Benz Group lediglich das Recht zum Rückkauf einräumt.
- Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Anderenfalls folgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt verschiedene Faktoren bei der Bestimmung, ob es für einen Kunden bei Vertragsabschluss einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz

zur Ausübung seines Rechts gibt. Dazu zählen das Verhältnis zwischen dem Rückkaufpreis und dem für den Zeitpunkt des Rückkaufs erwarteten Marktwert des Vermögenswerts oder historische Rückgabequoten.

Insbesondere bei Operating Lease-Verträgen werden regelmäßig bestimmte Annahmen über den Restwert der Rückläufe aus Leasinggeschäften getroffen. Sollte aufgrund sich verändernder Marktentwicklungen zum Bilanzstichtag eine negative Abweichung zum bisher geschätzten Restwert eintreten, ist die Höhe der Abschreibungen anzupassen oder eine Wertminderung vorzunehmen. Maßnahmen zur Risikosenkung umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Zusätzlich wird die Restwertschätzung durch Vergleiche interner und externer Quellen verifiziert und bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt.

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

zugeordnet, welches die wesentlichen Restwertrisiken trägt.

Gegenstand von Operating Leases sind darüber hinaus Fahrzeuge, im Wesentlichen Konzernprodukte, die Mercedes-Benz Mobility von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erwirbt und an Endkunden vermietet. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Anschaffungskosten unter den vermieteten Gegenständen im Segment Mercedes-Benz Mobility ausgewiesen. Sofern diese Fahrzeuge Konzernprodukte sind und subventioniert werden und diese Subventionen im Leasingvertrag mit dem externen Kunden weitergereicht werden, werden die Subventionen von den Anschaffungskosten abgesetzt. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Konzernprodukte aufgrund der separat abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse.

Im Fall von **Finance Leases** weist der Konzern Forderungen in Höhe der Nettoinvestition aus dem Leasingverhältnis unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen aus. Die Nettoinvestition in ein Leasingverhältnis ist dabei die Bruttoinvestition (zukünftige Leasingzahlungen und nicht garantierter Restwert) abgezinst mit dem Zinssatz, der dem Leasingverhältnis zugrunde liegt.

In einzelnen Märkten führt Mercedes-Benz Mobility das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft für Nutzfahrzeuge von Daimler Truck weiter. Mercedes-Benz

Mobility erwirbt zu diesem Zweck die Fahrzeuge von Daimler Truck und vermietet diese an den Endkunden. Soweit eine verpflichtende Fahrzeugrückgabe an Daimler Truck vereinbart ist, wird ein Leasingvertrag (Headlease) zwischen Mercedes-Benz Mobility und Daimler Truck abgebildet. Der Vertrag zwischen Mercedes-Benz Mobility und dem Endkunden stellt diesbezüglich einen Untermietvertrag (Sublease) dar.

Die Bilanzierung und Klassifizierung des Sublease hängt davon ab, ob die Verträge vor oder nach der rechtlichen Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts abgeschlossen wurden. Die Leasingverträge, die vor der rechtlichen Abspaltung und Ausgliederung abgeschlossen wurden, werden als Operating Lease fortgeführt. Der Headlease wird unter den vermieteten Gegenständen als Nutzungsrecht ausgewiesen, das zum Abspaltungsstichtag mit dem beizulegenden Zeitwert erfasst wurde und in der Folge linear abgeschrieben wird. Darüber hinaus wird eine Restwertforderung gegenüber den Gesellschaften der Daimler Truck Group erfasst. Die Leasingverträge, die nach der rechtlichen Abspaltung und Ausgliederung abgeschlossen wurden, werden hingegen als Finance Leases klassifiziert und bilanziert. Dabei entspricht die Nettoinvestition in das Leasingverhältnis dem Nutzungsrecht aus dem Headlease. Neben dem Finance Lease weist die Mercedes-Benz Mobility eine Restwertforderung in Höhe des garantierten Restwerts gegenüber der Daimler Truck Group aus. Der Headlease wird nicht separat erfasst.

Wertminderung langfristiger nichtfinanzieller Vermögenswerte

Die Mercedes-Benz Group überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte für Wertminderungen bzw. Wertaufholungen von Vermögenswerten vorliegen. Bestehen Anzeichen, nimmt die Mercedes-Benz Group eine Schätzung des erzielbaren Betrags des Vermögenswerts vor. Der erzielbare Betrag wird für jeden einzelnen Vermögenswert bestimmt, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt Zahlungsmittelzuflüsse, die nicht weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten (zahlungsmittelgenerierende Einheiten) sind.

Zu jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesen Fällen wird eine teilweise oder vollständige Wertaufholung durchgeführt; dabei wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht. Der erhöhte Buchwert darf jedoch den Buchwert nicht übersteigen, der ermittelt worden wäre (abzüglich planmäßiger Abschreibungen), wenn in früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre.

Für Geschäftswerte und sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wird mindestens einmal jährlich eine Überprüfung auf Wertminderung durchgeführt. Diese erfolgt auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Die zahlungs-

mittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans entsprechen grundsätzlich den Segmenten. Bei Mercedes-Benz Mobility wird die Überprüfung auf Wertminderung unterhalb der Segmentebene durchgeführt. Hierbei wird zwischen den beiden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Mobility Classic (klassisches Finanzdienstleistungsgeschäft) und Charging Solutions (Aufbau eines globalen Schnellladenetzes) unterschieden. Da die zahlungsmittelgenerierende Einheit Charging Solutions im Jahr 2023 weder Geschäftswerte noch sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer aufwies und im Jahr 2023 auch keine Indikation für eine Wertminderung vorlag, war keine Berechnung des erzielbaren Betrags erforderlich.

Ist das Ergebnis der Überprüfung, dass der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag übersteigt, wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen.

Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten bestimmt die Mercedes-Benz Group den jeweiligen erzielbaren Betrag zunächst als Nutzungswert und vergleicht diesen mit den entsprechenden Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). Ist der Nutzungswert niedriger als der Buchwert, wird zur Bestimmung des erzielbaren Betrags zusätzlich der

beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ermittelt.

Der Nutzungswert wird durch Diskontierung erwarteter zukünftiger Zahlungsströme (Cash Flows) aus der fortgeführten Nutzung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die zukünftigen Zahlungsströme werden auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung des Werthaltigkeitstests gültigen, vom Management verabschiedeten langfristigen Planung bestimmt. Diese Planung, welche den Zeitraum bis einschließlich 2028 umfasst, basiert auf Annahmen unter anderem im Hinblick auf das zukünftige Absatzvolumen, die allgemeine Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie die Profitabilität der Produkte unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Transformation der Automobilindustrie sowie der erwarteten makroökonomischen Entwicklung. Im Detailplanungszeitraum wird hierbei für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans von einem insgesamt moderaten Anstieg des Absatz- und Umsatzvolumens ausgegangen, wobei eine signifikante Erhöhung des Anteils an Elektrofahrzeugen unterstellt wird. Basierend auf der Absatzplanung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans unterstellt die Planung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Mercedes-Benz Mobility Classic einen Anstieg des Portfolios im Detailplanungszeitraum. Die für die Planung herangezogenen Annahmen werden sowohl mit der historischen Entwicklung als auch mit externen Informationsquellen (z. B. Marktstudien) auf

Plausibilität geprüft. Die gerundeten, spezifisch für die jeweilige zahlungsmittelgenerierende Einheit ermittelten, zur Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen risikoangepassten Zinssätze betragen 9,5 (2022: 9) % nach Steuern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Mercedes-Benz Mobility Classic wird ein risikoangepasster Zinssatz von 10 (2022: 10) % nach Steuern verwendet. Während für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Mercedes-Benz Mobility Classic der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoangepassten Zinssatz der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (WACC – Weighted Average Cost of Capital) zugrunde. Deren Ermittlung erfolgt auf Basis des Capital-Asset-Pricing-Modells (CAPM) unter Berücksichtigung der aktuellen Markterwartungen. Zur Ermittlung des risikoangepassten Zinssatzes für Zwecke des Werthaltigkeitstests werden spezifische Peer-Group-Informationen für Betafaktoren, Kapitalstrukturdaten sowie für den Fremdkapitalkostensatz verwendet. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts (Terminal Value) abgebildet, der keine Zuwächse umfasst. Bei der Ableitung des Terminal Value werden analog zum Detailplanungszeitraum auch Annahmen hinsichtlich der Auswirkungen der Transformation der Automobilindustrie berücksichtigt. Bei der Ableitung des Nutzungswerts findet darüber hinaus sowohl für den Detailplanungszeitraum als auch für den Terminal Value eine Risiko-

bewertung statt, die beispielsweise Marktrisiken sowie Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen (beispielsweise im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten) umfasst. Diese Risikobewertung zeigt für die relevanten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auf, dass auch bei als möglich erachteten Änderungen wesentlicher operativer Annahmen (z. B. Profitabilität der Produkte, Absatz und Portfolio) gegenüber der ursprünglichen Planung kein Wertminderungsbedarf besteht. Während bei den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans der erzielbare Betrag den Buchwert deutlich übersteigt, liegt der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Mercedes-Benz Mobility Classic nahe dem Buchwert. Darüber hinaus werden Sensitivitätsanalysen durchgeführt (z. B. hinsichtlich des Diskontierungssatzes). Bei der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Mercedes-Benz Mobility Classic würde der Buchwert den erzielbaren Betrag übersteigen, falls zusätzlich zu einer Änderung wesentlicher operativer Annahmen die Eigenkapitalkosten leicht steigen würden.

**Anteile an at-equity bewerteten
Finanzinvestitionen**

Die erstmalige Erfassung von Anteilen an at-equity bewerteten Finanzinvestitionen erfolgt grundsätzlich zu Anschaffungskosten. Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen und bezieht es in der Folge at-equity ein, so stellt der beizulegende Zeitwert der zurückbehaltenen Anteile die Anschaffungskosten dar.

Zum Erwerbszeitpunkt wird eine positive Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens bzw. des Gemeinschaftsunternehmens ermittelt und als Geschäftswert (»Investor Level Goodwill«) angesetzt. Der Geschäftswert wird in den Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestition einbezogen. Wird ein zusätzlicher Anteil an einem bereits bestehenden assoziierten Unternehmen erworben und ändert sich dadurch der maßgebliche Einfluss nicht, wird nur für den zusätzlich erworbenen Anteil ein Geschäftswert ermittelt; die bisherige Finanzinvestition wird nicht neu zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die Mercedes-Benz Group überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob objektive Hinweise auf Wertminderungen bzw. Wertaufholungen bei at-equity bilanzierten Unternehmen vorliegen. Liegen solche Hinweise vor, ermittelt der Konzern den Wertanpassungsbedarf. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Betei-

ligung, wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und Nutzungswert. Eine Wertaufholung wird dann vorgenommen, wenn objektive Hinweise auf eine Werterhöhung vorliegen. Liegt eine solche Einschätzung vor, so wird der erzielbare Betrag erneut ermittelt. Eine Zuschreibung wird in dem Umfang vorgenommen, in dem sich der erzielbare Betrag nach Vornahme der Wertminderung verändert hat und ist dabei auf den Wert begrenzt, der sich ohne Wertminderung ergeben hätte.

Zu eliminierende Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit at-equity bilanzierten Unternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet. Ergebniseffekte aus der Einbringung von Anteilen an Tochterunternehmen in bestehende Beteiligungen, die at-equity bewertet werden, werden in die Zwischenergebniseliminierung einbezogen.

**Zur Veräußerung bestimmte langfristige
Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen**

Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen als zur Veräußerung bestimmt, wenn der Buchwert überwiegend durch einen höchstwahrscheinlichen Verkauf und nicht durch eine fortgesetzte Nutzung realisiert wird. In diesem Fall werden die Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern mit dem niedrigeren Betrag aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Unmittelbar vor der Klassifizierung als zur Veräußerung bestimmt werden die Vermögenswerte anhand der jeweils anzuwendenden Einzelregelungen auf einen Wertminderungsbedarf überprüft. Im Fall einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine Wertaufholung; diese ist auf die zuvor für den Vermögenswert oder die Veräußerungsgruppe erfasste Wertminderung begrenzt.

Vorräte

Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Der Nettoveräußerungswert ergibt sich aus dem erwarteten Verkaufserlös abzüglich noch anfallender Kosten. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten werden grundsätzlich nach der Einzelzuordnungsmethode ermittelt und beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die dafür angefallen sind, die Vorräte an

ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Bei gleichartigen Vorräten, die in einer größeren Stückzahl vorliegen und untereinander austauschbar sind, erfolgt die Zuordnung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten nach der Durchschnittsmethode.

Bei selbst erstellten unfertigen und fertigen Erzeugnissen beinhalten die Herstellungskosten auch produktionsbezogene Gemeinkosten basierend auf einer Normalauslastung.

Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Als finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten erfasste Finanzinstrumente werden grundsätzlich getrennt ausgewiesen. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald die Mercedes-Benz Group Vertragspartei des Finanzinstruments wird. Bei marktüblichen Käufen oder Verkäufen finanzieller Vermögenswerte wählt die Mercedes-Benz Group den Handelstag sowohl für die erstmalige bilanzielle Erfassung als auch für den bilanziellen Abgang.

Der erstmalige Ansatz von Finanzinstrumenten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Für die Folgebewertung werden die Finanzinstrumente einer der in IFRS 9 »Financial Instruments« aufgeführten Bewertungskatego-

rien (finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, und finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden) zugeordnet. Dem Erwerb oder der Emission direkt zurechenbare Transaktionskosten werden bei der Ermittlung des Buchwerts berücksichtigt, wenn die Finanzinstrumente nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte beinhalten insbesondere Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber Kreditinstituten, Kassenbestände, derivative finanzielle Vermögenswerte sowie marktgängige Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen und Finanzinvestitionen.

Die Klassifizierung von Finanzinstrumenten basiert auf dem Geschäftsmodell, in welchem die Instrumente gehalten werden, sowie der Zusammensetzung der vertraglichen Zahlungsströme.

Die Festlegung des Geschäftsmodells erfolgt auf Portfolioebene und richtet sich nach der Intention des Managements sowie den Transaktionsmustern der Vergangenheit. Die Prüfung der Zahlungsströme erfolgt auf Basis der einzelnen Instrumente.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte umfassen finanzielle Vermögenswerte, deren Zahlungsströme nicht ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen. Daneben sind hier auch finanzielle Vermögenswerte enthalten, die weder dem Geschäftsmodell »Halten« noch dem Geschäftsmodell »Halten und Veräußern« zugeordnet wurden.

Ebenfalls hier enthalten sind Derivate (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden), die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sowie Aktien oder verzinsliche Wertpapiere, die mit der Absicht der kurzfristigen Veräußerung erworben wurden. Gewinne oder Verluste aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden erfolgswirksam erfasst.

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen und die mit dem Ziel gehalten werden, sowohl die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnehmen als auch Verkäufe zu tätigen, z. B. um ein definiertes Liquiditätsziel zu erreichen (Geschäftsmodell »Halten und Veräußern«). Diese Kategorie enthält au-

Berdem Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden und für die die Option zur Erfassung von Änderungen des Zeitwerts im sonstigen Ergebnis ausgeübt wurde.

Nach der erstmaligen Bewertung werden finanzielle Vermögenswerte dieser Kategorie erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert angesetzt, wobei nicht realisierte Gewinne oder Verluste in das sonstige Ergebnis einbezogen werden. Mit dem Abgang von Schuldinstrumenten dieser Kategorie werden die über das sonstige Ergebnis erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam berücksichtigt. Erhaltene Zinsen aus finanziellen Vermögenswerten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, werden grundsätzlich als Zinserträge unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam berücksichtigt. Zeitwertänderungen von Eigenkapitalinstrumenten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, werden nicht erfolgswirksam erfasst, sondern bei Abgang in die Gewinnrücklage umgebucht. Dividenden werden mit Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfolgswirksam erfasst.

Finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden

Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen und die mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen, wie z. B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (Geschäftsmodell »Halten«). Nach dem erstmaligen Ansatz werden diese finanziellen Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich Wertminderungen bewertet. Gewinne und Verluste werden im Konzernergebnis erfasst, wenn die Kredite und Forderungen wertgemindert oder ausgebucht werden. Die Zinseffekte aus der Anwendung der Effektivzinsmethode sowie Effekte aus der Währungsumrechnung werden ebenfalls erfolgswirksam erfasst.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen insbesondere Kassenbestände, Schecks, Sichteinlagen bei Banken sowie Schuldverschreibungen und Einlagenzertifikate mit einer Restlaufzeit zum Anschaffungszeitpunkt von bis zu drei Monaten, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stimmen mit dem Zahlungsmittelfonds in der Konzern-Kapitalflussrechnung überein.

Wertminderung finanzieller Vermögenswerte

Zu jedem Bilanzstichtag wird eine Wertminderung für finanzielle Vermögenswerte, Kreditzusagen und Finanzgarantien, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, erfasst, welche die erwarteten Kreditverluste für diese Instrumente reflektiert. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste nutzt ein dreistufiges Vorgehen zur Allokation von Wertminderungen:

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

Stufe 1 beinhaltet alle Verträge ohne wesentlichen Anstieg des Kreditrisikos seit der erstmaligen Erfassung und beinhaltet regelmäßig neue Verträge und solche, deren Zahlungen weniger als 31 Tage überfällig sind. Der Anteil an den erwarteten Kreditverlusten über die Laufzeit des Instruments, welcher auf einen Ausfall innerhalb der nächsten zwölf Monate zurückzuführen ist, wird erfasst.

Stufe 2: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – keine beeinträchtigte Bonität

Wenn ein finanzieller Vermögenswert nach seiner erstmaligen Erfassung eine signifikante Steigerung des Kreditrisikos erfahren hat, allerdings nicht in seiner Bonität beeinträchtigt ist, wird er der Stufe 2 zugeordnet. Als Wertminderung werden die erwarteten Kreditverluste erfasst, welche über mögliche Zahlungsausfäl-

le über die gesamte Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts bemessen werden.

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt

Wenn ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt oder ausgefallen ist, wird er der Stufe 3 zugeordnet. Als Wertminderung werden die erwarteten Kreditverluste über die gesamte Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts erfasst. Objektive Hinweise darauf, dass ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist, umfassen eine Überfälligkeit ab 91 Tagen sowie weitere Informationen über wesentliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners.

Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf einer mindestens quartalsweise durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigt. Für Schuldinstrumente, die keine Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind, wird eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos maßgeblich anhand von Überfälligkeitsinformationen oder Ausfallwahrscheinlichkeiten festgestellt.

Ein finanzieller Vermögenswert wird in Stufe 2 überführt, wenn das Kreditrisiko im Vergleich zu seinem Kreditrisiko zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung

signifikant angestiegen ist. Das Kreditrisiko wird auf Basis der Ausfallwahrscheinlichkeit eingeschätzt. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen bereits bei der erstmaligen Erfassung der Stufe 2 zugeordnet werden. Dementsprechend muss keine Einschätzung über eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos vorgenommen werden.

Die Mercedes-Benz Group wendet die Ausnahme von der Stufenzuordnung für finanzielle Vermögenswerte mit niedrigem Kreditrisiko auf Schuldinstrumente an, die an Börsen notiert sowie ein Investment-Grade-Rating besitzen und ordnet diese stets der Stufe 1 zu.

In den Stufen 1 und 2 wird der Effektivzinsbetrag auf Basis des Bruttobuchwerts ermittelt. Sobald ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist und der Stufe 3 zugeordnet wird, wird der Effektivzinsbetrag auf Basis des Nettobuchwerts (Bruttobuchwert abzüglich Risikovorsorge) berechnet.

Bewertung der erwarteten Kreditverluste

Erwartete Kreditverluste werden unter Zugrundelegung der folgenden Faktoren berechnet:

- a) neutraler und wahrscheinlichkeitsgewichteter Betrag;
- b) Zeitwert des Geldes;
- c) angemessene und belastbare Informationen (sofern diese ohne unangemessenen Kosten- und Zeitaufwand zur Verfügung stehen) zum Abschlussstichtag über vergangene Ereignisse, gegenwärtige Umstände und Vorhersagen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen.

Erwartete Kreditverluste werden als wahrscheinlichkeitsgewichteter Barwert aller Zahlungsausfälle über die erwartete Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts berechnet. Bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden die erwarteten Kreditverluste über ein statistisches Modell berechnet, welches drei wesentliche Risikoparameter einbezieht: Ausfallwahrscheinlichkeit, Verlustquote bei Ausfall und Kredithöhe bei Ausfall.

Die Schätzung dieser Risikoparameter bezieht sämtliche zur Verfügung stehenden relevanten Informationen mit ein. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische

Faktoren (z. B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost-Performance-Index) und Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Zukunftsprognosen unter Verwendung einer Szenarioanalyse ermittelt (Basissszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario). Die Ermittlung der Wertberichtigung für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfolgt überwiegend auf kollektiver Basis.

Ein Finanzinstrument wird ausgebucht, wenn nach angemessener Einschätzung nicht davon auszugehen ist, dass ein finanzieller Vermögenswert ganz oder teilweise realisierbar ist, z. B. nach Beendigung des Insolvenzverfahrens oder nach gerichtlichen Entscheidungen.

Wesentliche Modifikationen (beispielsweise bei Veränderung des Barwerts der vertraglichen Zahlungsströme von 10 %) finanzieller Vermögenswerte führen ebenfalls zur Ausbuchung bei gleichzeitiger Einbuchung eines neuen finanziellen Vermögenswerts. Sofern die Vertragsbedingungen neu verhandelt oder modifiziert werden und dies nicht zu einer Ausbuchung führt, wird der Bruttobuchwert des Vertrags neu berechnet und jede Differenz im Gewinn oder Verlust erfasst.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden saldiert und der Nettobetrag in der Konzernbilanz berichtet, sofern zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein durchsetzbarer Rechtsanspruch besteht, die erfassten Beträge miteinander zu verrechnen, und beabsichtigt ist, entweder den Ausgleich auf Nettobasis herbeizuführen oder gleichzeitig mit der Verwertung des betreffenden Vermögenswerts die dazugehörige Verbindlichkeit abzulösen.

Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, derivative finanzielle Verbindlichkeiten und andere Verbindlichkeiten.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden

Nach der erstmaligen Erfassung werden die finanziellen Verbindlichkeiten unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Soweit die Mercedes-Benz Group Reverse-Factoring-Vereinbarungen eingeht, bei denen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen des Lieferanten an einen Finanzintermediär übertragen werden, kann dies Ausweisänderungen der ursprünglichen Verbindlichkeiten

aus Lieferungen und Leistungen begründen. Das wäre der Fall, wenn sich diese Verbindlichkeiten nach Art und Funktion von anderen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen unterscheiden. Infolgedessen würde ein separater Ausweis dieser Verbindlichkeiten erfolgen.

Finanzielle Verbindlichkeiten, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden

Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten umfassen zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten. Als zu Handelszwecken gehalten werden Derivate eingestuft (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden), die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Verbindlichkeiten, die zu Handelszwecken gehalten werden, sind erfolgswirksam im Konzernergebnis enthalten.

Derivative Finanzinstrumente und Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

Derivative Finanzinstrumente werden bei der Mercedes-Benz Group ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreiskrisen.

Verträge zum Kauf oder Verkauf nichtfinanzieller Posten werden regelmäßig als Eigenverbrauchsverträge qualifiziert und daher als schwebende Transaktionen behandelt, obgleich sie die Definition eines Derivats erfüllen. Erfüllen solche Verträge nicht die Kriterien für Eigenverbrauchsverträge, so erfolgt eine Erfassung als Derivat. Die Bewertung dieser Derivate geschieht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert. Die Bewertungseffekte werden in den Funktionskosten ausgewiesen, in denen der Verbrauch der beschafften nichtfinanziellen Posten (z. B. Energie) ausgewiesen wird.

Eingebettete Derivate werden grundsätzlich vom Basisvertrag getrennt und separat erfasst. Eine Trennung unterbleibt, wenn der Basisvertrag ein finanzieller Vermögenswert ist, wenn der gesamte hybride Vertrag erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird oder wenn das eingebettete Derivat mit dem Basisvertrag eng verbunden ist.

Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert börsennotierter Derivate entspricht dem positiven oder negativen Marktwert. Liegen keine Marktwerte vor, werden diese mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle berechnet, wie z. B. Discounted Cash-Flow- oder Optionspreismodelle. Derivate werden als Vermögenswert ausgewiesen, wenn deren beizulegender Zeitwert positiv ist, und als Verbindlichkeit, wenn deren beizulegender Zeitwert negativ ist.

Wenn die Vorgaben des IFRS 9 zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfüllt sind, designiert und dokumentiert die Mercedes-Benz Group die Sicherungsbeziehung ab diesem Zeitpunkt als Fair Value Hedge, als Cash Flow Hedge oder Absicherung von Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb. Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswerts, einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Bei einem Cash Flow Hedge werden hochwahrscheinliche zukünftige Zahlungsströme aus erwarteten Transaktionen oder zu zahlende bzw. zu erhaltende schwankende Zahlungsströme im Zusammenhang mit einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit abgesichert. Die Dokumentation der Sicherungsbeziehungen beinhaltet die Ziele und Strategie des Risikomanagements, die Art der Sicherungsbeziehung, das gesicherte Risiko, die Bezeichnung des Sicherungsinstruments und des Grundgeschäfts sowie eine Beurteilung der Effektivitätskriterien, welche die risikomindernde ökonomische Beziehung, die Auswirkungen des Kreditrisikos und die angemessene Hedge Ratio umfassen. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt.

Zeitwertänderungen von Derivaten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung designiert wurden, werden erfolgswirksam erfasst. Bei Fair Value Hedges werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte

erfolgswirksam im Konzernergebnis erfasst. Die Zeitwertveränderungen derivativer Finanzinstrumente, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils nach Steuern zunächst im sonstigen Ergebnis berücksichtigt.

Der Ausweis von Effekten aus Sicherungsgeschäften erfolgt in der Zeile der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, in der sich das Grundgeschäft auswirkt.

Unter IFRS 9 können im Rahmen von Cash Flow Hedges für hochwahrscheinlich erwartete Einkaufsgeschäfte abgrenzbare Risikokomponenten als Grundgeschäfte designiert werden.

Unter IFRS 9 werden bei Cash Flow Hedges Beträge, die als effektive Sicherungsgewinne/-verluste aus den Sicherungsgeschäften im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente entnommen und direkt den Anschaffungskosten des Grundgeschäfts bei Einbuchung hinzurechnet, sofern das Grundgeschäft, z. B. die erwartete Transaktion, zum Ansatz eines nichtfinanziellen Vermögenswerts oder einer nichtfinanziellen Verbindlichkeit führt.

Für andere Grundgeschäfte erfolgt bei Cash Flow Hedges die Umbuchung der kumulierten Sicherungsgewinne/-verluste aus den Sicherungsgeschäften von den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung zeitgleich mit der

Ergebniswirkung der abgesicherten Grundgeschäfte. Sofern im Zusammenhang mit den abgesicherten Grundgeschäften ergebniswirksame Währungseffekte aus Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen bestehen, erfolgt die Umbuchung der zeitgleich anfallenden Sicherungsgewinne/-verluste in die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung.

Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen von Derivaten werden unmittelbar im Konzernergebnis berücksichtigt.

Bei Derivaten, die in einer Sicherungsbeziehung als Sicherungsgeschäft designiert wurden, können unter IFRS 9 bestimmte Komponenten von der Designation ausgeschlossen und deren Änderung im beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis abgegrenzt werden. Dies kann z. B. beim Zeitwert von Optionen, beim Terminelement von Termingeschäften oder dem Cross-Currency-Basis-Spread Anwendung finden.

Die Bilanzierung einer einzelnen Sicherungsbeziehung ist prospektiv zu beenden, wenn sie die qualifizierenden Kriterien gemäß IFRS 9 nicht mehr erfüllt. Mögliche Gründe für die Beendigung der Bilanzierung einer Sicherungsbeziehung sind unter anderem Veränderungen des designierten Grundgeschäfts, der Wegfall des ökonomischen Zusammenhangs von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument, die Veräußerung oder Beendigung des Sicherungsinstruments oder eine Änderung des dokumentierten Risikomanagementziels einer einzelnen Sicherungsbeziehung. Die kumulierten Siche-

rungsgewinne und -verluste aus der Absicherung von Zahlungsströmen verbleiben in den Rücklagen und werden erst bei Fälligkeit ausgebucht, wenn die abgesicherten künftigen Zahlungsströme weiterhin erwartet werden. Im anderen Fall sind die kumulierten Sicherungsgewinne und -verluste sofort erfolgswirksam auszubuchen.

Werden derivative Finanzinstrumente nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen, weil die Voraussetzungen für ein Hedge Accounting nicht oder nicht mehr erfüllt sind, werden diese als zu Handelszwecken gehalten eingestuft und zum beizulegenden Zeitwert ergebniswirksam bewertet.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung leistungsbasierter Pensionszusagen und anderer ähnlicher Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 »Employee Benefits« nach der »Projected Unit Credit Method«. Planvermögen, die angelegt sind, um leistungsbasierte Pensionszusagen und andere ähnliche Versorgungsleistungen zu decken, werden mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet und mit den entsprechenden Verpflichtungen verrechnet.

Der Saldo aus leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen und Planvermögen (Nettopensionsverpflichtung oder Nettopensionsvermögen) wird mit dem der Bewertung der Brut-

topensionsverpflichtung zugrunde liegenden Diskontierungszinssatz verzinst. Die daraus resultierenden Nettozinsaufwendungen bzw. -erträge werden erfolgswirksam in den Zinsaufwendungen bzw. den Zinserträgen in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung erfasst. Die übrigen Aufwendungen infolge der Gewährung von Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen, die sich im Wesentlichen aus erdienten Ansprüchen des Berichtsjahrs ergeben, sind in den Funktionskosten in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung berücksichtigt. Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen der Annahmen für die Bewertung leistungsbasierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, die erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst werden.

Die Abzinsungsfaktoren für die Ermittlung der Barwerte der leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen werden – fristen- und währungskongruent zu den Pensionszahlungen – auf der Grundlage von Renditen bestimmt, die am Abschlussstichtag für hochwertige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am jeweiligen Markt erzielt werden. Für sehr lange Laufzeiten stehen keine hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen als Vergleichsmaßstab zur Verfügung. Die entsprechenden Abzinsungsfaktoren werden mittels Extrapolation der beobachtbaren Markttrenditen entlang der Zinskurve bestimmt.

Gewinne oder Verluste aus der Kürzung oder Abgeltung eines leistungsorientierten Plans werden zum Zeitpunkt der Kürzung oder Abgeltung erfolgswirksam erfasst.

Rückstellungen für sonstige Risiken

Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht, wenn der Ressourcenabfluss wahrscheinlich und der voraussichtliche Betrag der Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. Der als Rückstellung angesetzte Betrag stellt die bestmögliche Schätzung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag dar. Rückstellungen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt.

Sofern die Ansatzkriterien für Rückstellungen nicht erfüllt sind und die Möglichkeit eines Zahlungsmittelabflusses bei der Erfüllung nicht unwahrscheinlich ist, erfolgt eine Angabe als Eventualverbindlichkeit (soweit hinreichend bewertbar). Der als Eventualverbindlichkeit angegebene Betrag entspricht der bestmöglichen Schätzung der möglichen Verpflichtung zum Bilanzstichtag. Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten werden regelmäßig überprüft und bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird zum Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Bewertung passivierter Garantieraufwendungen basiert insbesondere auf historischen Erfahrungswerten. Weitere Annahmen umfassen unter anderem die Höhe der potenziellen Reparaturkosten. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst.

Restrukturierungsrückstellungen werden im Zusammenhang mit Maßnahmen gebildet, die den Umfang oder die Art der Ausführung der Geschäftstätigkeit eines Segments oder einer Geschäftseinheit wesentlich verändern. In den überwiegenden Fällen bedingen diese Maßnahmen Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten. Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen werden dann angesetzt, wenn mit der Umsetzung eines detaillierten und formellen Plans begonnen oder dieser bereits kommuniziert wurde.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Vertragsverbindlichkeiten

Eine Vertragsverbindlichkeit ist die Verpflichtung eines Unternehmens, Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden zu übertragen, für die das Unternehmen von diesem Kunden eine Gegenleistung erhalten hat (bzw. noch zu erhalten hat).

Rückerstattungsverbindlichkeiten

Eine Rückerstattungsverbindlichkeit ergibt sich, wenn die Mercedes-Benz Group von einem Kunden eine Gegenleistung erhält und erwartet, dass dem Kunden diese Gegenleistung ganz oder teilweise zurückerstattet wird. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in Höhe der Gegenleistung bewertet, die dem Unternehmen voraussichtlich nicht zusteht und somit nicht im Transaktionspreis berücksichtigt wird.

Aktienorientierte Vergütung

Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und die Verpflichtung wird als Rückstellung ausgewiesen, soweit die Ansprüche erdient sind. Das in der Berichtsperiode zu berücksichtigende Ergebnis entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Bilanzstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividendenäquivalents und wird in den Funktionskosten ausgewiesen.

Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung

Zahlungswirksame Zuwendungen der öffentlichen Hand werden im Cash Flow der Geschäftstätigkeit gezeigt. Zudem werden gezahlte Zinsen sowie erhaltene Zinsen und Dividenden dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Sofern sich aus den von der Mercedes-Benz Group getroffenen Reverse-Factoring-Vereinbarungen keine Ausweisänderung der ursprünglichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ergeben, werden die Zahlungsströme aus diesen Vereinbarungen ebenfalls im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit abgebildet. Darüber hinaus werden sämtliche Zahlungsströme der Forderungen aus Finanzdienstleistungen in der Konzern-Kapitalflussrechnung im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Die Zahlungsströme aus kurzfristig verzinslichen Wertpapieren mit hoher Umschlaghäufigkeit und wesentlichen Beträgen werden saldiert im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit abgebildet.

Berücksichtigung nachhaltigkeitsbezogener Aspekte bei Ansatz und Bewertung von Vermögenswerten und Schulden

Die Mercedes-Benz Group hat sich im Rahmen der Geschäftsstrategie mit »Ambition 2039« das Ziel der neutralen CO₂-Bilanz¹ für die Neufahrzeugflotte bis 2039 gesetzt. Die Mercedes-Benz Group zielt darauf ab, die Transformation in eine softwaregetriebene und vollelektrische Zukunft zu gestalten. Der Konzern schafft die notwendigen Voraussetzungen, um voll-elektrisch zu werden. Das Tempo der Transformation bestimmen die Marktbedingungen und die Wünsche der Kunden. Beim Ansatz und der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden des Konzerns werden die mit der Transformation verbundenen klimabedingten Risiken und Entwicklungen, die auch im Zusammenhang mit den vereinbarten Klimazielen des Pariser Klimaabkommens stehen, betrachtet.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen im Zusammenhang mit nachhaltigkeitsbezogenen Aspekten werden insbesondere bei den nachfolgend beschriebenen Bilanzierungen von Vermögenswerten und Schulden berücksichtigt:

Bei der Ermittlung und der Überprüfung der Nutzungsdauern aktivierter Entwicklungskosten wird auf den erwarteten Produktlebenszyklus abgestellt. Aus der Transformation hin zu vollelektrischen Fahrzeugen können sich Änderungen gegenüber den ursprünglich vorgesehenen Produktlebenszyklen ergeben. Aufgrund der Beschlüsse zur beschleunigten Transformation werden Neuentwicklungen im Bereich der herkömmlichen Antriebe reduziert und bereits aktivierte Entwicklungsleistungen teilweise länger genutzt.

Ebenso werden die Nutzungsdauern von Vermögenswerten des Sachanlagevermögens vor dem Hintergrund der Transformation hin zu vollelektrischen Fahrzeugen regelmäßig untersucht. Zum Stichtag waren hierdurch keine wesentlichen Anpassungen der Nutzungsdauern notwendig, da die Produktionsanlagen des Konzerns grundsätzlich flexibel einsetzbar sind.

Im Rahmen der Steuerung des Produktionsnetzwerks wird zudem angestrebt, von der Transformation betroffene Standorte durch deren Weiterentwicklung zu sichern. Entsprechend bestehen zum Stichtag keine wesentlichen Verpflichtungen zur Demontage, zum Rückbau oder bezüglich der Entfernung von Produktionsstätten und -anlagen, die den Ansatz einer Rückstellung begründen.

¹ Bilanziell CO₂-neutral bedeutet, keine CO₂-Emissionen zu verursachen bzw. entstehende CO₂-Emissionen durch zertifizierte Ausgleichsprojekte zu kompensieren.

Die Werthaltigkeit vermieteter Fahrzeuge, die als Operating Lease klassifiziert sind, wird regelmäßig überprüft. Bei der Bestimmung der Werthaltigkeit ist insbesondere der erwartete Restwert der vermieteten Fahrzeuge relevant. Infolge der Transformation hin zu voll-elektrischen Fahrzeugen, können die Restwerte aufgrund eines sich ändernden Kundenverhaltens, neuer regulatorischer Vorgaben und der technologischen Weiterentwicklung beeinflusst werden. Im Berichtsjahr waren, obwohl die aktuell erwarteten Restwerte voll-elektrischer Fahrzeuge unter den ursprünglichen Erwartungen lagen, keine wesentlichen Wertminderungen für herkömmlich angetriebene oder vollelektrische Fahrzeuge erforderlich.

Bei der Ermittlung der erwarteten Kreditausfälle für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden die erwarteten Erlöse aus der Verwertung der als Sicherheit dienenden Fahrzeuge einbezogen. Der erwartete Verwertungserlös basiert auf einer Schätzung des Marktwerts zum erwarteten Zeitpunkt eines möglichen Ausfalls. Hinweise auf eine Reduzierung dieser geschätzten Marktwerte, die auf die Effekte des Klimawandels oder ein sich veränderndes Kundenverhalten zurückzuführen wären, lagen zum Stichtag nicht vor.

Neben traditionellen Energielieferverträgen, die als schwebende Geschäfte regelmäßig erst mit Lieferung erfasst werden, schloss der Konzern Verträge zur Absicherung von Bezugsmengen und -preisen erneuerbarer Energien (insbesondere Strom aus Wind- und Solaranlagen) ab. Dabei handelt es sich um Verträge, die eine

fixe Vergütung pro Energieeinheit vorsehen und überwiegend entweder als Derivate oder Leasingverträge erfasst werden.

Der Werthaltigkeitstest auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten basiert auf der Unternehmensplanung und -strategie der Mercedes-Benz Group. Diese sieht eine schrittweise Substitution von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor durch Elektrofahrzeuge vor.

Für die Zwecke des Werthaltigkeitstests wurden darüber hinaus weitere Risiken berücksichtigt (z. B. Absatz- bzw. Preisrisiken sowie Risiken bezüglich der Preisentwicklung von Rohstoffen). Weitere, im Zusammenhang mit der Transformation stehende Parameter der Unternehmensplanung betreffen die Investitionsbedarfe sowie die aktuell im Vergleich zu den Fahrzeugen mit herkömmlichem Antrieb höheren variablen Kosten vollelektrisch betriebener Fahrzeuge. Aus der gleichzeitigen Entwicklung, Modellpflege und Produktion elektrischer und herkömmlich angetriebener Fahrzeuge ergibt sich insbesondere im Detailplanungszeitraum bis zum Jahr 2028 ein hoher Investitionsbedarf. Für die Ableitung der ewigen Rente wurde unter anderem aufgrund der derzeit noch nicht vollumfänglich absehbaren Auswirkungen auf die Wettbewerbssituation sowie das Kundenverhalten infolge des Übergangs zur Elektromobilität kein Wachstum unterstellt. Der unter Berücksichtigung der beschriebenen Transformationseffekte durchgeführte Werthaltigkeitstest ergab keinen Wertminderungsbedarf für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten.

2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen und Ermessensentscheidungen vorgenommen werden. Diese können Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Schätzungen und Ermessensentscheidungen betroffen sind, werden im Folgenden erläutert. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen und Ermessensentscheidungen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben.

Werthaltigkeit zahlungsmittelgenerierender Einheiten und at-equity bewerteter Finanzinvestitionen

Im Rahmen der Werthaltigkeitstests für nichtfinanzielle Vermögenswerte sind Einschätzungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu bestimmen. Dabei sind insbesondere Annahmen bezüglich der zukünftigen Zahlungsmittelzuflüsse und -abflüsse sowohl im Planungszeitraum als auch für die Zeiträume danach zu treffen. Die Einschät-

zungen beziehen sich im Wesentlichen auf den zukünftigen Absatz, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte, die auch infolge des Übergangs zur Elektromobilität mit einer hohen Dynamik und damit Unsicherheiten verbunden sind. Daher werden bei der Ableitung des Nutzungswerts eine Risikobewertung sowie Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Auf Basis der im Jahr 2023 durchgeführten Werthaltigkeitstests übersteigen die erzielbaren Beträge die Nettovermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns.

Sofern bei at-equity bewerteten Finanzinvestitionen objektive Hinweise auf eine Wertminderung oder Wertaufholung vorliegen, sind ebenfalls Schätzungen und Beurteilungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag zu bestimmen. In diesem Zusammenhang sind Annahmen über die künftige Geschäftsentwicklung zu treffen, um die erwarteten zukünftigen Cash Flows dieser Finanzinvestition abzuleiten. Die Buchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen belaufen sich zum Bilanzstichtag auf 13.104 Mio. € (31. Dezember 2022: 13.530 Mio. €).

Werthaltigkeit vermieteter Gegenstände

Der Konzern überprüft regelmäßig die wertbestimmenden Faktoren seiner vermieteten Fahrzeuge (Buchwerte zum 31. Dezember 2023: 41.712 Mio. €; 31. Dezember 2022: 41.552 Mio. €). Dabei sind vor allem die Restwerte der Fahrzeuge einzuschätzen, die einen bedeutenden Teil der zukünftig erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse aus vermieteten Gegenständen darstellen. Im Rahmen dessen werden Annahmen zu wesentlichen Einflussfaktoren, wie der erwarteten Anzahl der Leasingrückläufer, der aktuellen Vermarktungsergebnisse sowie zukünftiger Fahrzeugmodellwechsel getroffen. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie z. B. historischer Erfahrungswerte und Verkaufsdaten. Auf der Grundlage der ermittelten Restwerte wird die planmäßige Abschreibung festgelegt; sofern sich die Restwerterwartung verändert, führt dies entweder zur prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, bei einem signifikanten Abfallen der Restwerterwartung, zu einer Wertminderung. Wird die planmäßige Abschreibung prospektiv angepasst, wirkt sich eine veränderte Restwerteinschätzung nicht unmittelbar aus, sondern verteilt sich gleichmäßig über die Restlaufzeit des Leasingvertrags.

Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Der Konzern schätzt regelmäßig das Ausfallrisiko seiner Forderungen aus Finanzdienstleistungen (Buchwerte zum 31. Dezember 2023: 88.211 Mio. €; 31. Dezember 2022: 85.549 Mio. €) ein. In diesem Zusammenhang werden viele Faktoren berücksichtigt; diese umfassen Erfahrungswerte hinsichtlich eingetretener Kreditausfälle, die Größe und Zusammensetzung einzelner Portfolios, aktuelle wirtschaftliche Ereignisse und Rahmenbedingungen sowie die aktuellen Marktwerte bzw. die Angemessenheit der Kreditsicherheiten. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen über Faktoren einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z. B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost-Performance-Index) und Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Zukunftsprognosen unter Verwendung einer Szenarioanalyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario). Weitere externe Informationen, die nicht über die Szenarien abgebildet werden können, werden – soweit erforderlich – durch nachgelagerte Anpassungen in die Bewertung mit einbezogen. Sollten sich Einschätzung und Beurteilung dieser Faktoren ändern, beeinflusst dies die Höhe der zu bildenden Wertberichtigungen und wirkt sich auf das Konzernergebnis aus.

Produktgarantien

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien in Abhängigkeit von den jeweiligen Produkten und Marktgegebenheiten. Rückstellungen für Produktgarantien (Buchwerte zum 31. Dezember 2023: 6.399 Mio. €; 31. Dezember 2022: 6.576 Mio. €) werden grundsätzlich zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs gebildet. Um die Rückstellungshöhe zu bestimmen, müssen Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle sowie möglicher Rückrufaktionen pro Baureihe getroffen werden. Diese Einschätzungen basieren auf Erfahrungswerten hinsichtlich in der Vergangenheit erfolgter Schadensanfälligkeiten bzw. –verläufe. Ferner umfassen die Einschätzungen Annahmen über die Höhe der potenziellen Reparaturkosten pro Fahrzeug und die Auswirkungen möglicher Zeit- oder Kilometerbeschränkungen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst.

Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil der Mercedes-Benz Group ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtsstreitigkeiten oder behördlichen Untersuchungen liegen häufig komplexe rechtliche Fragestellungen zugrunde und sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Entsprechend ist die Beurteilung, ob zum Stichtag eine gegenwärtige Verpflichtung als Ergebnis eines Ereignisses in der Vergangenheit besteht, ob ein zukünftiger Mittelabfluss wahrscheinlich und die Verpflichtung verlässlich schätzbar ist, in einem erheblichen Maß mit Einschätzungen durch das Management verbunden. Die Mercedes-Benz Group beurteilt den jeweiligen Stand eines Verfahrens regelmäßig, auch unter Einbeziehung externer Anwälte. Die Höhe der Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren wird entsprechend aufgrund neuer erwarteter Entwicklungen regelmäßig angepasst. Zum Bilanzstichtag belaufen sich die Buchwerte der Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken auf 2.104 Mio. € (31. Dezember 2022: 2.755 Mio. €). Veränderungen von Schätzungen und Prämissen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertrags-,

Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben. Es ist auch möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow der Mercedes-Benz Group in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, erwartet der Konzern aus sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach derzeitiger Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Ermittlung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie die damit zusammenhängenden Pensionsaufwendungen basieren auf versicherungsmathematischen Modellen. Den Bewertungen liegen dabei unterschiedliche Annahmen wie aktuelle versicherungsmathematisch entwickelte Wahrscheinlichkeiten (u.a. Abzinsungsfaktoren, Anstieg der Lebenshaltungskosten), Annahmen über die künftige Fluktuation in Abhängigkeit von Alter und Dienstjahren oder auch erfahrungsbedingte Annahmen über die Eintrittswahrscheinlichkeit von Rentenzahlungen, Rentenzahlung oder Kapitalauszahlung zugrunde. Aufgrund veränderter Markt- und Konjunkturverhältnisse können die durch die Einflussfaktoren bedingten Wahrscheinlichkeiten von aktuellen Entwicklungen abweichen. Mittels Sensitivitätsanalysen werden die finanziellen Auswirkungen der Abweichungen bei den wesentlichen Faktoren ermittelt. Zum 31. Dezember 2023 werden Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 1.090 Mio. € (31. Dezember 2022: 1.021 Mio. €) ausgewiesen.

Ertragsteuern

Die Berechnung der Ertragsteuern der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen Gesetzen und Verordnungen. Die im Abschluss dargestellten Steuerpositionen unterliegen wegen ihrer Komplexität möglicherweise einer abweichenden Interpretation durch Steuerpflichtige einerseits und lokale Finanzbehörden andererseits. Abweichende Interpretationen können sich insbesondere im Zusammenhang mit dem Ansatz und der Bewertung von Bilanzpositionen sowie der steuerlichen Würdigung von Aufwendungen und Erträgen ergeben. Die Buchwerte der Verbindlichkeiten für Ertragsteuern beliefen sich zum 31. Dezember 2023 auf 2.421 Mio. € (31. Dezember 2022: 2.648 Mio. €).

3. Konsolidierungskreis

Zusammensetzung des Konzerns

Die Zusammensetzung des Konzerns zeigt die nebenstehende Tabelle. Ein detaillierter Überblick über die in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und des Anteilsbesitzes der Mercedes-Benz Group gemäß § 313 HGB wird in der Anteilsbesitzliste dargestellt. Weitere Informationen hierzu sind in Anmerkung 41 enthalten.

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

Zusammensetzung des Konzerns

	31. Dezember	
	2023	2022
Konsolidierte Tochterunternehmen	251	262
Inland	50	48
Ausland	201	214
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	63	64
Inland	26	27
Ausland	37	37
Anteilmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten	1	1
Inland	-	-
Ausland	1	1
At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen	7	8
Inland	2	3
Ausland	5	5
At-equity bewertete assoziierte Unternehmen	10	11
Inland	3	4
Ausland	7	7
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und zum beizulegenden Zeitwert bewertete wesentliche sonstige Beteiligungen	29	24
Inland	16	13
Ausland	13	11
Gesamt	361	370

Die Anzahl der Tochterunternehmen geht insgesamt leicht zurück. Im Zusammenhang mit den Aktivitäten, die mit dem Laden von Elektrofahrzeugen verbunden sind, wurden konsolidierte Tochterunternehmen und ein at-equity bewertetes assoziiertes Unternehmen gegründet. Die wesentlichen Abgänge sind in den folgenden Abschnitten beschrieben.

Strukturierte Unternehmen

Bei den strukturierten Unternehmen im Konzern handelt es sich im Wesentlichen um Asset-Backed-Securities-Gesellschaften (ABS) und Spezialfonds. Die ABS-Gesellschaften werden insbesondere zur Refinanzierung des Konzerns genutzt. Im Regelfall werden Forderungen aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft an strukturierte Unternehmen übertragen. Diese refinanzieren den Kaufpreis über die Ausgabe von Wertpapieren. Die Spezialfonds werden insbesondere zur Diversifikation der Kapitalanlagestrategie aufgelegt.

Zum Bilanzstichtag bestehen im Konzern Beziehungen zu 34 (2022: 33) beherrschten strukturierten Unternehmen, von denen alle vollkonsolidiert werden. Darüber hinaus unterhält der Konzern wie im Vorjahr Beziehungen zu einem nicht beherrschten strukturierten Unternehmen.

Anteile an Tochterunternehmen

Veräußerung der Anteile an den russischen Tochterunternehmen

Am 2. März 2022 entschied die Mercedes-Benz Group, bis auf Weiteres den Export von Pkw und Vans nach Russland sowie die lokale Fertigung in Russland einzustellen. Ende Oktober 2022 unterzeichnete die Mercedes-Benz Group mit dem russischen Autohändler Avto-
dom AO Verträge zur Veräußerung der Anteile an den russischen Tochterunternehmen.

Der Betrachtung und anschließenden Ableitung der Auswirkungen der Sanktionen und Gegensanktionen auf die Geschäftsaktivitäten lagen Ermessensspielräume zugrunde.

Aus dem Ansatz und der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden infolge der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland, insbesondere der Abarbeitung bestehender Geschäftsvorfälle, ergaben sich im Jahr 2022 Aufwendungen von rund 0,7 Mrd. € in den automobilen Geschäftsfeldern. Im Segment Mercedes-Benz Mobility entstanden aus der Bewertung von Kreditausfallrisiken und gestiegenen Refinanzierungskosten Aufwendungen von rund 0,2 Mrd. €. Der Großteil der Aufwendungen war in den Umsatzkosten enthalten.

Zum 31. Dezember 2022 stand der Vollzug der Transaktion unter dem Vorbehalt behördlicher Genehmigungen

sowie der Umsetzung der finalen vertraglichen Vereinbarungen.

Mit dem Vollzug der Transaktion am 19. April 2023 wurden die Anteile an den russischen Tochterunternehmen entkonsolidiert.

Aus dem Verkauf der russischen Tochterunternehmen resultierte kein nennenswerter Zahlungsmittelzufluss. Daher ergab sich ein Zahlungsmittelabgang in Höhe der abgehenden Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente von 91 Mio. €, der im Wesentlichen dem Segment Mercedes-Benz Mobility zuzuordnen ist.

Die mit der Entkonsolidierung abgegangenen Vermögenswerte von 976 Mio. € beinhalten im Wesentlichen Sachanlagen von 290 Mio. € und Forderungen aus Finanzdienstleistungen von 280 Mio. €. Darüber hinaus sind Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente von 91 Mio. € enthalten. In den abgegangenen Schulden von 1.065 Mio. € sind insbesondere Rückstellungen von 636 Mio. € und Finanzierungsverbindlichkeiten von 347 Mio. € ausgewiesen. Für die Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten gab der Konzern eine Globalbürgschaft aus, die mit dem Vollzug der Transaktion endete. Die zum 31. Dezember 2022 berichteten Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland gingen mit Vollzug der Transaktion ab.

Die Transaktionskosten beliefen sich auf 3 Mio. €. Nach Realisierung der Währungsrücklage von 291 Mio. € re-

sultierte ein Veräußerungsverlust von 205 Mio. €, der in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen ist. Auf das Segment Mercedes-Benz Mobility entfielen Aufwendungen von 276 Mio. €; in den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans resultierte ein Ertrag von 66 Mio. € bzw. 5 Mio. €.

Veräußerung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts

Wesentliche Umfänge des ehemaligen Nutzfahrzeuggeschäfts einschließlich des dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäfts wurden mit Vollzug der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts am 9. Dezember 2021 entkonsolidiert.

Die zunächst verbliebenen Finanzdienstleistungsumfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts wurden im Jahr 2022 an die Daimler Truck Holding AG oder deren Tochterunternehmen veräußert. Dabei gingen bis zum 31. Dezember 2022 im Segment Mercedes-Benz Mobility Vermögenswerte von 3.191 Mio. € und Schulden von 746 Mio. € ab.

Zudem wurden im Jahr 2022 in einzelnen Ländern dem ehemaligen Nutzfahrzeuggeschäft zuzuordnende operative Beteiligungen oder Geschäftsaktivitäten an Dritte veräußert. Dabei gingen bis zum 31. Dezember 2022 überwiegend dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnete Vermögenswerte von 149 Mio. € und Schulden von 106 Mio. € ab.

Aus den (im Vorjahr teilweise noch vorläufigen) Kaufpreisen einschließlich der Ablösung der innerhalb der Mercedes-Benz Group bestehenden konzerninternen Finanzierungsverbindlichkeiten der Gesellschaften und Geschäftsaktivitäten flossen im Jahr 2022 dem Konzern 2.355 Mio. € zu.

Aus der Bewertung und Veräußerung bzw. Übertragung der Mercedes-Benz Mobility-Gesellschaften entstanden im Jahr 2022 im Saldo Aufwendungen von 184 Mio. € (ohne Transaktionskosten), die in der Segmentberichterstattung innerhalb der Überleitung ausgewiesen wurden. Für die im Jahr 2022 abgegangenen operativen Beteiligungen und Geschäftsaktivitäten wurden insbesondere im Segment Mercedes-Benz Cars Erträge von 32 Mio. € realisiert. Aus der Realisierung der Währungsrücklage wurden insgesamt Aufwendungen von 58 Mio. € erfasst.

Im Jahr 2023 ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage.

Veräußerung von ausländischen Retail-Aktivitäten und weiteren Vertriebsgesellschaften

Im Jahr 2023 beschloss die Mercedes-Benz Group, weitere Vertriebsgesellschaften im europäischen Ausland zu veräußern. Die Veräußerungen sollen im Laufe des Jahres 2024 sukzessiv erfolgen. Die Kriterien einer Klassifizierung als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden sind zum 31. Dezember 2023 erfüllt. Deshalb werden Vermö-

genswerte von 0,8 Mrd. € und Schulden von 0,2 Mrd. € als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden gemäß IFRS 5 in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023 ausgewiesen. Von den Vermögenswerten entfallen 0,7 Mrd. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars und 0,1 Mrd. € auf das Segment Mercedes-Benz Vans. Die Vermögenswerte beinhalten im Wesentlichen Vorräte von 0,3 Mrd. €, Sachanlagen von 0,2 Mrd. € und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 0,1 Mrd. €. In den Schulden, die nahezu vollständig auf das Segment Mercedes-Benz Cars entfallen, sind im Wesentlichen Finanzierungsverbindlichkeiten von 0,1 Mrd. € gegenüber Kreditinstituten inkludiert.

Im Januar 2024 hat der Konzern seine Retail-Aktivitäten in Italien veräußert. Es ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage.

Im Lauf des Jahres 2023 erfolgten bereits die Verkäufe der Vertriebsgesellschaft in Griechenland und weiterer Händler in Europa. Aus den Veräußerungen resultierte ein Ertrag von 186 Mio. €. Der Zahlungsmittelzufluss belief sich auf insgesamt 315 Mio. €. Die Effekte werden im Wesentlichen dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Zudem wurden im Jahr 2022 weitere, insbesondere dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnete Händler in verschiedenen Ländern veräußert. Die Veräuße-

rungen führten zu einem Ertrag von 107 Mio. € und zu Zahlungsmittelzuflüssen von 362 Mio. €.

Im Dezember 2021 wurden die vertraglichen Vereinbarungen zum Verkauf der Retail-Aktivitäten in Kanada abgeschlossen. Mit Wirksamwerden der Veräußerung im Februar 2022 wies der Konzern einen sonstigen betrieblichen Ertrag von 514 Mio. € aus, der überwiegend dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet wurde. Der Zahlungsmittelzufluss lag bei 608 Mio. € und wurde ebenfalls überwiegend dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet. Teile des Kaufpreises wurden von Mercedes-Benz Financial Services in Kanada finanziert und führten zu einem Zahlungsmittelabfluss von 393 Mio. € im Segment Mercedes-Benz Mobility.

Veräußerung von Vertriebs- und Produktionsgesellschaften in Indonesien

Die Mercedes-Benz Group verkaufte mit Wirkung zum 29. September 2023 die Tochterunternehmen in Indonesien an einen lokalen Investor. Aus dem Verkauf der beiden Tochterunternehmen resultierte ein Ertrag von 89 Mio. € sowie ein Zahlungsmittelzufluss von 140 Mio. €, die dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet werden. Infolge der Entkonsolidierung der Tochterunternehmen gingen Vermögenswerte von 141 Mio. € sowie Schulden von 88 Mio. € ab.

Anteile an assoziierten Unternehmen

Veräußerung von Anteilen an Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.

Im vierten Quartal 2021 hatte die Mercedes-Benz Group mit Motorsports Invest Ltd. und INEOS Industries Holdings Ltd. die Verträge zur Veräußerung der Anteile an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. unterzeichnet. Ein Teil der abgeschlossenen Vereinbarungen wurde bereits im Jahr 2021 wirksam. Mit Wirksamwerden der übrigen Vereinbarungen im Januar 2022 verlor der Konzern die Beherrschung über die Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. und bezog den noch verbleibenden Anteil von 33,3 % an der Gesellschaft nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein. Aus dem Verkauf der Anteile resultierte im Segment Mercedes-Benz Cars im ersten Quartal 2022 ein sonstiger betrieblicher Ertrag von 385 Mio. €. Aus der für das Jahr 2023 vereinbarten Kaufpreiszahlung ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 144 Mio. €.

4. Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse lagen im Jahr 2023 leicht über dem Vorjahresniveau. Der Umsatzanstieg war insbesondere auf die gestiegenen Absätze bei gleichzeitig verbesserter Preisdurchsetzung im Segment Mercedes-Benz Vans zurückzuführen. Auch die Umsätze im Segment Mercedes-Benz Cars waren vor allem durch eine weiter verbesserte Preisdurchsetzung höher. Gegenläufig verringerten negative Wechselkurseffekte die Umsatzerlöse.

Die in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung dargestellten Umsatzerlöse beinhalten sowohl Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 liegen (Umsatzerlöse IFRS 15), als auch sonstige Umsatzerlöse, die nicht im Anwendungsbereich des IFRS 15 liegen. Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung dargestellten Umsatzerlöse nach Regionen ist in Anmerkung 34 dargestellt.

Die **Umsatzerlöse IFRS 15** sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen sowie geographische Regionen aufgegliedert. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichteten Segmenten.

Die Umsatzerlöse IFRS 15 beinhalten Umsatzerlöse von 2.903 (2022: 2.965) Mio. €, die zum 31. Dezember 2022 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren, und Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen von 467 (2022: 442) Mio. €, die in früheren Perioden erfüllt oder teilweise erfüllt worden sind. Zum 31. Dezember 2023 wird erwartet, dass zukünftig Umsatzerlöse von 6.663 (2022: 6.437) Mio. € aus zum Ende der Berichtsperiode nicht (oder teilweise nicht) erfüllten Leistungsverpflichtungen innerhalb der nächsten drei Jahre realisiert werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um langfristige Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantieverträge. Nicht enthalten sind verbleibende Leistungsverpflichtungen aus Kundenverträgen, die eine erwartete ursprüngliche Laufzeit von maximal einem Jahr haben. Der Anteil der Fahrzeuge, bei denen die erwartete ursprüngliche Laufzeit für die Auslieferung zwölf Monate übersteigt, ist nicht wesentlich und daher nicht enthalten. Zur Bestimmung der ursprünglichen Laufzeit eines kombinierten Vertrags werden darin enthaltene langfristige Leistungsverpflichtungen, die im Verhältnis zum Gesamtvertragsvolumen von untergeordneter Bedeutung sind, nicht berücksichtigt.

Die **Sonstigen Umsatzerlöse** enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften von 10.870 (2022: 10.973) Mio. €, nach der Effektivzinsmethode realisierte Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Mercedes-Benz Mobility von 5.161 (2022: 4.533) Mio. € sowie Effekte aus der Währungssicherung. Die Zinsen aus Finanzdienstleistungen inkludieren Finanzerträge auf die Nettoinvestitionen in Leasingverhältnisse von 1.027 (2022: 783) Mio. €.

Umsatzerlöse

	Mercedes-Benz Cars		Mercedes-Benz Vans		Mercedes-Benz Mobility		Summe Segmente		Überleitung ¹		Mercedes-Benz Group	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Millionen €												
Europa	38.890	36.498	12.934	10.733	5.762	5.219	57.586	52.450	-3.737	-3.146	53.849	49.304
Nordamerika	26.021	25.216	4.281	3.594	5.252	6.361	35.554	35.171	-250	-82	35.304	35.089
Asien	39.759	42.996	985	1.091	142	136	40.886	44.223	-7	-9	40.879	44.214
Übrige Märkte	5.125	5.722	1.744	1.599	86	80	6.955	7.401	-	-	6.955	7.401
Umsatzerlöse IFRS 15	109.795	110.432	19.944	17.017	11.242	11.796	140.981	139.245	-3.994	-3.237	136.987	136.008
Sonstige Umsatzerlöse	2.961	1.169	344	200	15.476	15.158	18.781	16.527	-2.550	-2.518	16.231	14.009
Umsatzerlöse gesamt	112.756	111.601	20.288	17.217	26.718	26.954	159.762	155.772	-6.544	-5.755	153.218	150.017

¹ In der Überleitung sind Eliminierungen konzerninterner Umsätze zwischen den Segmenten enthalten.

5. Funktionskosten

Umsatzkosten

Umsatzkosten		
	2023	2022
in Millionen €		
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	-102.416	-100.385
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	-7.022	-7.360
Refinanzierungskosten bei Mercedes-Benz Mobility	-3.226	-1.863
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-382	-536
Übrige Umsatzkosten	-5.793	-5.853
	-118.839	-115.997

Im Jahr 2023 waren die Umsatzkosten vor allem durch Aufwendungen für Lieferanten wegen inflations- und lieferkettenbedingter Mehrkosten belastet. Gegenläufig beeinflussten geringere Rohstoffpreise die Umsatzkosten positiv. Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die Refinanzierungskosten bei Mercedes-Benz Mobility aufgrund höherer Zinssätze. Im Vorjahr waren die Umsatzkosten durch Aufwendungen im Zusammenhang mit der Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland belastet.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 2.139 (2022: 2.052) Mio. € sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2023 auf 9.728 (2022: 9.482) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebseinzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im Jahr 2023 betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 2.688 (2022: 2.584) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb sowie Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im Jahr 2023 bei 6.230 (2022: 5.602) Mio. € und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl Beschäftigte

Der in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung für das Jahr 2023 enthaltene Personalaufwand betrug 16.633 (2022: 16.501) Mio. €. Darin sind Löhne und Gehälter von 13.848 (2022: 13.684) Mio. €, Kosten der sozialen Sicherheit von 2.376 (2022: 2.239) Mio. € sowie Kosten der Altersversorgung von 409 (2022: 578) Mio. € enthalten.

Die Zahl der im Berichtsjahr durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter kann der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte^{1,2}		
	2023	2022
Mercedes-Benz Cars ³	134.673	137.942
Mercedes-Benz Vans	19.179	19.247
Mercedes-Benz Mobility	9.945	9.724
Zentrale Funktionen und Services	4.539	4.469
	168.336	171.382

1 Durchschnittliche Anzahl aktiver Belegschaft inklusive Ferienbeschäftigte.

2 Mit der Umsetzung der European Sustainability Reporting Standards ab dem Jahr 2024 wird die Beschäftigtenanzahl ein weiteres Kriterium für die Einbeziehung einer Gesellschaft in den Konsolidierungskreis. Der Durchschnitt aktiver Beschäftigter nicht konsolidierter Tochterunternehmen von 15.448 Mitarbeitern, die deshalb ab dem Jahr 2024 in den Konsolidierungskreis einbezogen werden sollen, sind in obiger Zahl nicht enthalten.

3 Inklusive anteiliger Mitarbeiteranzahl aus einem anteilmäßig konsolidierten Unternehmen von 2.345 (2022: 2.107) Mitarbeitern.

6. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die Zusammensetzung der **sonstigen betrieblichen Erträge** kann der folgenden Tabelle entnommen werden.

Sonstige betriebliche Erträge

	2023	2022
in Millionen €		
Erträge aus weiterverrechneten Kosten	1.131	1.258
Zuwendungen der öffentlichen Hand	59	63
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	29	771
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	139	83
Erträge aus Unternehmenstransaktionen	285	576
Übrige sonstige Erträge	563	572
	2.206	3.323

Die Erträge aus weiterverrechneten Kosten an Dritte beinhalten weiterverrechnete IT- und Logistikkosten sowie andere weiterverrechnete Erträge, denen Aufwendungen vor allem in den Funktionskosten gegenüberstehen.

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Erträge im Jahr 2023 resultierte im Wesentlichen aus den in der Vergleichsperiode ausgewiesenen Erträgen aus dem Verkauf der Retail-Aktivitäten in Kanada (514 Mio. €), die in den Erträgen aus dem Abgang von Sachanlagen gezeigt wurden. Darüber hinaus waren im Jahr 2022 Erträge aus Unternehmenstransaktionen im Zusammenhang mit dem Verkauf der Anteile an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. enthalten (385 Mio. €).

Die Zusammensetzung der **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stellt sich wie folgt dar.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2023	2022
in Millionen €		
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-60	-138
Entkonsolidierungsverluste	-207	-214
Übrige sonstige Aufwendungen	-249	-937
	-516	-1.289

Der Rückgang der sonstigen betrieblichen Aufwendungen resultierte vor allem aus niedrigeren Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge. Diese sind in den übrigen sonstigen Aufwendungen enthalten.

Die übrigen sonstigen Aufwendungen beinhalten darüber hinaus Aufwendungen aus der Hyperinflationsbilanzierung sowie an Dritte weiterverrechnete sonstige betriebliche Aufwendungen.

Der im Jahr 2023 in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen gebuchte Verlust aus der Entkonsolidierung der Anteile an den russischen Tochterunternehmen von 205 Mio. € ist im Wesentlichen dem Segment Mercedes-Benz Mobility zuzuordnen.

Im Jahr 2022 waren aus der Bewertung sowie Veräußerung operativer Beteiligungen und Geschäftsaktivitäten des Nutzfahrzeuggeschäfts des Segments Mercedes-Benz Mobility im Saldo Aufwendungen von 184 Mio. € (ohne Transaktionskosten) enthalten, die in der Überleitung ausgewiesen wurden.

7. Übriges Finanzergebnis

Das übrige Finanzergebnis setzt sich wie folgt zusammen.

Übriges Finanzergebnis

	2023	2022
in Millionen €		
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-437	545
Erträge aus Eigenkapitalanteilen	283	192
Aufwendungen aus Eigenkapitalanteilen	-106	-255
Sonstiges übriges Finanzergebnis	368	-142
	108	340

Das sonstige übrige Finanzergebnis enthält im Wesentlichen Nettoerträge (im Vorjahr Nettoaufwendungen) aus der Bewertung von finanziellen Vermögenswerten und Schulden.

8. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Zinserträge und Zinsaufwendungen

	2023	2022
in Millionen €		
Zinserträge		
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	32	12
Zinsen und ähnliche Erträge	646	261
	678	273
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-42	-60
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-212	-367
	-254	-427

Aufgrund des weltweiten Anstiegs des Zinsniveaus konnte das Zinsergebnis im Jahr 2023 verbessert werden.

9. Ertragsteuern

Die Aufteilung des Steueraufwands kann der folgenden Tabelle entnommen werden.

Aufteilung des Steueraufwands		
	2023	2022
in Millionen €		
Tatsächliche Steuern	-5.344	-5.520
Latente Steuern	-209	25
Latente Steuern aus temporären Differenzen	-227	287
Latente Steuern aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	18	-262
	-5.553	-5.495

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge in- und ausländischer Unternehmen von 341 (2022: 504) Mio. € enthalten.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine Überleitungsrechnung vom im Geschäftsjahr erwarteten Steueraufwand zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von unverändert 29,825 % mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

	2023	2022
in Millionen €		
Erwarteter Steueraufwand	-5.990	-6.056
Abweichende ausländische Steuersätze	238	311
Abweichende Gewerbesteuer	12	-22
Steuergesetzänderungen	27	87
Veränderung nicht angesetzter aktiver latenter Steuern inklusive Abwertung aktiver latenter Steuern	-16	3
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	622	393
Sonstiges	-446	-211
Ausgewiesener Steueraufwand	-5.553	-5.495

Die Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen enthält alle Überleitungsposten in- und ausländischer Gesellschaften im Zusammenhang mit steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Aufwendungen, wie beispielsweise die Effekte aus den steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert unter anderem aus den im Jahr 2023 angestiegenen steuerfreien at-equity-Ergebnissen.

Die Zeile Sonstiges beinhaltet unter anderem Quellensteueraufwendungen auf Dividenden sowie für Patente und Lizenzen, die im Vergleich zum Vorjahr angestiegen sind.

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern saldiert, wenn sie sich auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden und ein Anspruch auf Verrechnung eines tatsächlichen Steuererstattungsanspruchs mit einer tatsächlichen Steuerschuld besteht. Beim Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzernbilanz wird nicht zwischen kurz- und langfristig unterschieden.

Die Aufteilung der in der Konzernbilanz dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern bezüglich der Art der temporären Unterschiede in den Bilanzpositionen vor Saldierung und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorträge und noch nicht genutzter Steuergutschriften zum 31. Dezember geht aus der folgenden Tabelle hervor.

Die nicht angesetzten aktiven latenten Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023 betreffen unter anderem körperschaftsteuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften von 83 Mio. €.

Davon entfallen 67 Mio. € auf Verlustvorträge, die unbegrenzt vortragsfähig sind, 12 Mio. € auf Verlustvorträge, die bis 2028 verfallen und 4 Mio. € auf Verlustvorträge und Steuergutschriften, die bis zum Jahr 2043 vortragsfähig sind.

Die nicht angesetzten aktiven latenten Steuern betreffen zu einem großen Teil auch Verlustvorträge für »State and Local Taxes« bei den US-amerikanischen Gesellschaften sowie temporäre Differenzen.

Die Mercedes-Benz Group geht davon aus, die nicht angesetzten aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von 50 % oder mehr nicht nutzen zu können.

Aufteilung der aktiven und passiven latenten Steuern

	31. Dezember 2023		31. Dezember 2022	
	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
in Millionen €				
Immaterielle Vermögenswerte, im Wesentlichen Entwicklungskosten	175	-4.709	78	-4.116
Sachanlagen	431	-2.591	201	-2.533
Vermietete Gegenstände	3.465	-3.939	2.368	-3.413
Vorräte	1.379	-18	1.326	-29
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	795	-2.178	360	-1.549
Sonstige Aktiva, im Wesentlichen übrige finanzielle Vermögenswerte	4.396	-1.583	4.615	-687
Steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	386	-	368	-
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	152	-2.832	178	-2.940
Sonstige Rückstellungen	886	-461	802	-221
Sonstige Passiva, im Wesentlichen Verbindlichkeiten	3.267	-407	2.728	-507
	15.332	-18.718	13.024	-15.995
Nicht angesetzte aktive latente Steuern	-201	-	-214	-
davon auf temporäre Differenzen	-29	-	-23	-
davon auf steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften	-172	-	-191	-
Aktive und passive latente Steuern (unsaldiert)	15.131	-18.718	12.810	-15.995
Bilanzbeträge der aktiven und passiven latenten Steuern (saldiert)	4.127	-7.714	3.725	-6.910
Nettobetrag der aktiven/passiven latenten Steuern		-3.587		-3.185

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven beziehungsweise passiven latenten Steuern ist in nachstehender Tabelle dargestellt.

Veränderung des Nettobetrags der aktiven/passiven latenten Steuern

	2023	2022
in Millionen €		
Nettobetrag der aktiven/passiven latenten Steuern zum 1. Januar	-3.185	-1.054
Latenter Steueraufwand/-ertrag in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung	-209	25
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Eigenkapitalinstrumente	-3	13
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Fremdkapitalinstrumente	-6	44
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	-218	-688
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus leistungsorientierten Pensionsplänen	201	-1.240
Sonstige Veränderung ¹	-167	-285
Nettobetrag der aktiven/passiven latenten Steuern zum 31. Dezember	-3.587	-3.185

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

Die einbehaltenen Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen sollen aus heutiger Sicht überwiegend investiert bleiben. Auf einbehaltene und nicht zur Ausschüttung vorgesehene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen von 27.529 (2022: 27.469) Mio. € sind keine passiven latenten Steuern berechnet worden. Bei Ausschüttung würden die Gewinne zu 5 % der deutschen Besteuerung zu unterwerfen sein; gegebenenfalls würden ausländische Quellensteuern anfallen. Darüber hinaus wären bei Ausschüttung der Gewinne eines ausländischen Tochterunternehmens an eine ausländische Zwischenholding gegebenenfalls weitere ertragsteuerliche Konsequenzen zu beachten. Ausschüttungen würden deshalb in der Regel zu einem zusätzlichen Steueraufwand führen. Die Ermittlung der zu versteuernden temporären Differenzen wäre mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Die Mercedes-Benz Group ist der Ansicht, ausreichend Vorsorge für diese offenen Veranlagungsjahre getroffen zu haben. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuerzahlungen kommen kann, welche die im Abschluss gebildete Vorsorge übersteigen.

Aufgrund zukünftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassungen der Finanzverwaltungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuererstattungen für vergangene Jahre kommen kann. Insbesondere erlitt die Mercedes-Benz Group AG von 2012 bis 2021 währungskursbedingte Verluste aus der Finanzierung von Konzerngesellschaften mit Sitz im Ausland von insgesamt 2,1 Mrd. €, die durch entsprechende Absicherungsinstrumente kompensiert wurden. Die deutsche Finanzverwaltung vertritt für die Jahre bis 2021 die Auffassung, dass währungskursbedingte Verluste aus der Finanzierung von Konzerngesellschaften grundsätzlich nicht anzuerkennen sind, während allerdings die kompensierenden Gewinne aus den Sicherungsaktivitäten steuerpflichtig bleiben. Durch das Gesetz zur Modernisierung des Körperschaftsteuerrechts wurde im Jahr 2021 festgelegt, dass solche Währungskursverluste generell abzugsfähig sind. Dies gilt allerdings erst seit dem Jahr 2022. Das Unternehmen teilt die von der Finanzverwaltung vertretene Rechtsauffassung für die Jahre bis 2021 nicht. Zwischenzeitlich wurde deshalb auch eine Klage beim Finanzgericht eingereicht.

10. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist auf der nachfolgenden Seite dargestellt.

Zum 31. Dezember 2023 entfallen von den Geschäftswerten 389 (2022: 389) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Mobility, 335 (2022: 337) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars und 21 (2022: 23) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Vans.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen überwiegend die Geschäftswerte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2023: 6.131 Mio. €; 2022: 4.496 Mio. €). Der Anstieg der aktivierten Entwicklungskosten ist im Wesentlichen auf Entwicklungsleistungen für die auf die Elektromobilität ausgerichteten neuen Plattform-Generationen zurückzuführen. Ferner unterliegen übrige immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von 262 (2022: 190) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen Vertriebsrechte der Fahrzeugsegmente mit unbestimmter Nutzungsdauer. Der Konzern plant, die Nutzung dieser Vermögenswerte unverändert fortzuführen.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte verteilen sich wie folgt auf die Posten der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung:

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

	2023	2022
in Millionen €		
Umsatzkosten	2.339	2.265
Vertriebskosten	49	54
Allgemeine Verwaltungskosten	67	69
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	16	21
	2.471	2.409

Immaterielle Vermögenswerte

	Geschäftswerte (erworben)	Entwicklungskosten (selbst geschaffen) ²	Übrige immaterielle Vermögenswerte (erworben)	Gesamt
in Millionen €				
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2022	894	19.155	3.875	23.924
Zugänge	-	2.983	497	3.480
Abgänge	-4	-360	-186	-550
Sonstige Veränderungen ¹	-14	-45	10	-49
Stand 31. Dezember 2022	876	21.733	4.196	26.805
Zugänge	-	3.812	701	4.513
Abgänge	-2	-776	-331	-1.109
Sonstige Veränderungen ¹	-10	-	-142	-152
Stand 31. Dezember 2023	864	24.769	4.424	30.057
Abschreibungen/Wertminderungen				
Stand 1. Januar 2022	130	6.458	2.331	8.919
Zugänge	-	2.061	348	2.409
Abgänge	-1	-317	-68	-386
Sonstige Veränderungen ¹	-2	-6	2	-6
Stand 31. Dezember 2022	127	8.196	2.613	10.936
Zugänge	-	2.152	319	2.471
Abgänge	-	-727	-173	-900
Sonstige Veränderungen ¹	-8	-1	-34	-43
Stand 31. Dezember 2023	119	9.620	2.725	12.464
Buchwert zum 31. Dezember 2022	749	13.537	1.583	15.869
Buchwert zum 31. Dezember 2023	745	15.149	1.699	17.593

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen, aus Veränderungen des Konsolidierungskreises, aus Umbuchungen und aus der Umgliederung in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte«.

² Inklusive aktivierter Fremdkapitalkosten auf Entwicklungskosten von 113 (2022: 79) Mio. €. Die Abschreibungen beliefen sich auf 12 (2022: 9) Mio. €.

11. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 26.090 (2022: 27.250) Mio. € enthalten auch Nutzungsrechte, die der Konzern als Leasingnehmer erhielt. Die Entwicklung der Sachanlagen sowie der darin enthaltenen Nutzungsrechte kann der Tabelle auf der nachfolgenden Seite entnommen werden.

Im Jahr 2023 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 69 (2022: 96) Mio. € von den Sachanlagen abgesetzt.

Die folgenden Tabellen beinhalten ergänzende Angaben im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung.

Aufwendungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung

	2023	2022
in Millionen €		
Zinsaufwand aus Leasingverhältnissen	57	54
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	17	20
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte	11	11
Aufwendungen für variable Leasingzahlungen	24	27

Zahlungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung

	2023	2022
in Millionen €		
Gesamter Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen	765	625
Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die nicht in der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden	4.144	1.985

Weitere Informationen zur Leasingnehmerbilanzierung sind in den Anmerkungen 24 und 33 enthalten.

Sachanlagen

	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	davon Nutzungsrechte aus Leasing- verhältnissen	Technische Anlagen und Maschinen	davon Nutzungsrechte aus Leasing- verhältnissen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	davon Nutzungsrechte aus Leasing- verhältnissen	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt	davon Nutzungsrechte aus Leasing- verhältnissen
in Millionen €									
Anschaffungs-/Herstellungskosten									
Stand 1. Januar 2022	18.952	3.547	23.335	517	28.479	85	2.195	72.961	4.149
Zugänge	788	675	695	228	1.394	20	1.467	4.344	923
Umbuchungen	165	-	893	-	972	-	-2.030	-	-
Abgänge	-879	-490	-988	-4	-1.186	-21	-130	-3.183	-515
Sonstige Veränderungen ¹	-7	-43	-19	5	124	-	15	113	-38
Stand 31. Dezember 2022	19.019	3.689	23.916	746	29.783	84	1.517	74.235	4.519
Zugänge	545	449	570	1	1.135	19	1.937	4.187	469
Umbuchungen	138	-	549	91	551	-	-1.147	91	91
Abgänge	-503	-299	-1.403	-7	-797	-16	-105	-2.808	-322
Sonstige Veränderungen ¹	-805	-234	-198	-4	-387	-2	25	-1.365	-240
Stand 31. Dezember 2023	18.394	3.605	23.434	827	30.285	85	2.227	74.340	4.517
Abschreibungen/Wertminderungen									
Stand 1. Januar 2022	8.407	1.226	14.518	162	22.177	50	-	45.102	1.438
Zugänge	814	482	1.631	134	1.658	21	18	4.121	637
Umbuchungen	-	-	7	-	-7	-	-	-	-
Abgänge	-361	-244	-851	-3	-1.045	-21	-1	-2.258	-268
Sonstige Veränderungen ¹	-69	-16	-10	2	99	-	-	20	-14
Stand 31. Dezember 2022	8.791	1.448	15.295	295	22.882	50	17	46.985	1.793
Zugänge	757	450	1.647	196	1.800	19	-	4.204	665
Abgänge	-325	-160	-1.289	-7	-722	-13	-	-2.336	-180
Sonstige Veränderungen ¹	-258	-77	-117	-	-269	-2	41	-603	-79
Stand 31. Dezember 2023	8.965	1.661	15.536	484	23.691	54	58	48.250	2.199
Buchwert zum 31. Dezember 2022	10.228	2.241	8.621	451	6.901	34	1.500	27.250	2.726
Buchwert zum 31. Dezember 2023	9.429	1.944	7.898	343	6.594	31	2.169	26.090	2.318

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen, aus Veränderungen des Konsolidierungskreises und aus der Umgliederung in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte«.

12. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann der Tabelle »Vermietete Gegenstände« entnommen werden.

Im Buchwert der vermieteten Gegenstände sind vermietete Nutzungsrechte aus dem bilanzierten Headlease mit der Daimler Truck Group von 0,3 (2022: 0,5) Mrd. € enthalten.

Der mit Konzernprodukten beim Verkauf an externe Händler erzielte Umsatz liegt nach Einschätzung des Konzerns in der Größenordnung des entsprechenden Zugangs zum Vermietvermögen bei Mercedes-Benz Mobility. Diese Fahrzeuge generieren aufgrund der separat abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse. Im Jahr 2023 betrugen die Zugänge aus diesen Fahrzeugen zu den vermieteten Gegenständen bei Mercedes-Benz Mobility rund 10 (2022: rund 9) Mrd. €.

Zum 31. Dezember 2023 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 8.187 Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (2022: 9.663 Mio. €). Die Verbindlichkeiten stammen aus Transaktionen mit verbrieften zukünftigen Ansprüchen im Zusammenhang mit vermieteten Fahrzeugen (siehe auch Anmerkung 24).

Vermietete Gegenstände

in Millionen €

Anschaffungs-/Herstellungskosten

Stand 1. Januar 2022	57.607
Zugänge	17.263
Abgänge	-20.200
Sonstige Veränderungen ¹	1.356
Stand 31. Dezember 2022	56.026
Zugänge ²	21.124
Umbuchungen	-1
Abgänge	-21.766
Sonstige Veränderungen ¹	-563
Stand 31. Dezember 2023	54.820

Abschreibungen/Wertminderungen

Stand 1. Januar 2022	13.136
Zugänge	7.360
Abgänge	-6.341
Sonstige Veränderungen ¹	319
Stand 31. Dezember 2022	14.474
Zugänge	7.022
Abgänge	-8.006
Sonstige Veränderungen ¹	-382
Stand 31. Dezember 2023	13.108

Buchwert zum 31. Dezember 2022 41.552

Buchwert zum 31. Dezember 2023 41.712

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen sowie in 2023 Umgliederungen in „Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte“.

² In den Zugängen sind 8.353 Mio. € enthalten, die nicht von konzernexternen Händlern erworben wurden.

Leasingzahlungen

Die Fälligkeiten der Leasingzahlungen aus Operating Lease-Verträgen, die zukünftig von Leasingnehmern an die Mercedes-Benz Group zu leisten sind, stellen sich wie folgt dar.

Fälligkeiten der undiskontierten Leasingzahlungen aus Operating Lease-Verträgen

	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Fällig		
Innerhalb eines Jahres	7.565	7.307
Zwischen einem und zwei Jahren	5.434	5.390
Zwischen zwei und drei Jahren	2.547	2.170
Zwischen drei und vier Jahren	1.116	861
Zwischen vier und fünf Jahren	284	222
Nach mehr als fünf Jahren	146	122
Summe Leasingzahlungen	17.092	16.072

13. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen		Gesamt	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Millionen €						
At-equity-Buchwert ¹	12.378	12.539	726	991	13.104	13.530
At-equity-Ergebnis ¹	2.271	1.934	-142	-202	2.129	1.732

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

Eckdaten zu den at-equity bewerteten assoziierten Unternehmen

	Daimler Truck ³		BBAC		Übrige		Gesamt	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Millionen €								
Höhe des Anteils (in %)	30,7	30,0	49,0	49,0	-	-	-	-
Börsenwert ¹	8.401	7.149	-	-	-	-	-	-
At-equity-Buchwert ²	8.425	8.199	2.578	2.973	1.375	1.367	12.378	12.539
At-equity-Ergebnis ²	797	226	1.457	1.711	17	-3	2.271	1.934

1 Hierbei handelt es sich um die anteiligen Börsenwerte.

2 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

3 Die Angabe zur Höhe des Anteils (in %) im Jahr 2023 stellt den für die Bilanzierung maßgeblichen Anteil zum Stichtag dar.

Assoziierte Unternehmen

Daimler Truck

Die Daimler Truck Group ist einer der weltweit größten Nutzfahrzeughersteller. Das Produktportfolio beinhaltet leichte, mittelschwere und schwere Lkw, Stadtbusse und Überlandbusse, Reisebusse sowie Busfahrgestelle. Zudem werden auf das Produktportfolio abgestimmte Finanzdienstleistungen angeboten. Die Beteiligung wird in der Überleitung der berichtspflichtigen Segmente zum Konzern ausgewiesen.

Das Ergebnis belief sich im Geschäftsjahr 2023 auf 797 (2022: 226) Mio. €. Im Ergebnis des Vorjahres war ein Ertrag von 59 Mio. € aus der Einbringung von rund 5 % der Anteile an Daimler Truck in den Mercedes-Benz Pension Trust e. V. enthalten.

Am 10. Juli 2023 beschloss der Vorstand von Daimler Truck mit Zustimmung des Aufsichtsrats ein Aktienrückkaufprogramm. Am 2. August 2023 wurde damit begonnen, eigene Aktien über die Börse zu erwerben. Die Mercedes-Benz Group veräußerte anlässlich des Aktienrückkaufprogramms keine Anteile an Daimler Truck. Die Anteilsquote beträgt weiterhin 30,00 %, während für die Fortschreibung des At-equity-Buchwerts zum 31. Dezember 2023 von einer Anteilsquote von 30,66 % ausgegangen wird. Auf der ordentlichen Hauptversammlung von Daimler Truck im Juni 2023 wurde eine Dividende von 1,30 € je Aktie beschlossen. Die Ausschüttung führte zu einem Zah-

lungsmittelzufluss von 321 Mio. € und reduzierte den Buchwert der Beteiligung entsprechend.

Beijing Benz Automotive Co., Ltd.

Die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) produziert und vertreibt Mercedes-Benz Pkw und Ersatzteile in China. Die Beteiligung und die anteiligen Ergebnisse sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Im zweiten Quartal 2023 beschlossen die Anteilseigner der BBAC die Ausschüttung einer Dividende von 903 Mio. €. Eine weitere Ausschüttung von 767 Mio. € wurde im vierten Quartal 2023 beschlossen. Die Ausschüttungen reduzierten den Buchwert der Beteiligung und führten zu einem Zahlungsmittelzufluss von 1.595 Mio. €.

Die Mercedes-Benz Group plant, zusätzliches Eigenkapital von rund 0,2 Mrd. € entsprechend der Beteiligungsquote an BBAC bereitzustellen.

There Holding B.V.

Die There Holding B.V. (THBV) hält Anteile an der HERE International B.V. (HERE). HERE gehört zu den weltweit größten Herstellern von digitalen Straßenkarten für Navigationssysteme. Das hochauflösende Kartenmaterial liefert eine der Grundlagen für autonomes Fahren. Die THBV wird als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG einbezogen und ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Im Rahmen einer strategischen Neuausrichtung und Refinanzierung der HERE führte die Mercedes-Benz Group über die Mercedes-Benz AG neben anderen Anteilseignern dem assoziierten Unternehmen THBV im ersten Halbjahr 2023 zusätzliches Eigenkapital von 118 Mio. € zu. Die Kapitalerhöhungen führten zu einem entsprechenden Anstieg des At-equity-Buchwerts. Die Mittel aus der Kapitalzuführung wurden von der THBV an HERE weitergereicht, um die Liquidität von HERE zu stärken.

Die strategische Neupositionierung führte im zweiten Quartal 2023 zu einer Neueinschätzung der Geschäftsentwicklung von HERE, aus der bei THBV eine Wertminderung auf den Beteiligungsbuchwert an HERE resultierte. Die auf den Konzern entfallenen anteiligen Aufwendungen aus der Wertminderung von 92 Mio. € sind im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten und dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

In folgender Tabelle sind die zusammengefassten Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen assoziierten Unternehmen nach Kaufpreisanpassung dargestellt, die Basis für die At-equity-Bewertung im Konzern waren.

Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen assoziierten Unternehmen

	Daimler Truck ¹		BBAC ¹	
	2023	2022	2023	2022
in Millionen €				
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung				
Umsatzerlöse	55.890	50.945	22.484	24.820
Ergebnis nach Steuern	3.971	2.763	2.999	3.649
Sonstiges Ergebnis	-622	1.320	-2	52
Gesamtergebnis	3.349	4.083	2.997	3.701
Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert				
Langfristige Vermögenswerte	39.494	38.957	6.504	7.101
Kurzfristige Vermögenswerte	37.559	32.371	7.839	9.361
Langfristige Schulden	26.275	22.451	920	1.122
Kurzfristige Schulden	22.749	21.150	7.499	8.592
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschender Anteile)	28.029	27.727	5.924	6.748
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist	8.331	8.107	2.903	3.306
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von	-	-	-321	-332
Sonstige Überleitungseffekte inkl. Geschäftswerte aus At-equity-Bewertung und Wertminderungen auf die Beteiligung	94	92	-4	-1
At-equity-Buchwert	8.425	8.199	2.578	2.973

¹ Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember und enthalten Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

Gemeinschaftsunternehmen

YOUR NOW Holding GmbH

Die YOUR NOW Holding GmbH (YOUR NOW) ist ein Unternehmen mit Sitz in München, Deutschland und ist dem Segment Mercedes-Benz Mobility zugeordnet. Gegenstand der YOUR NOW Holding ist das Halten von Beteiligungen an Mobilitätsdienstleistern.

Das Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen von YOUR NOW beinhaltet im Jahr 2023 Wertminderungen von 117 (2022: 102) Mio. €.

Die folgende Tabelle zeigt die zusammengefassten aggregierten Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen nach Kaufpreisanpassung und auf quotierter Basis.

Weitere Informationen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind in Anmerkung 37 enthalten.

Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen

	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2023	2022	2023	2022
in Millionen €				
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert)				
Ergebnis nach Steuern	2	13	-213	-193
Sonstiges Ergebnis	-	-60	-8	-
Gesamtergebnis	2	-47	-221	-193
Nicht angesetzte Verluste	-	-11	-55	-

14. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Forderungstypen

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden enthalten Forderungen aus Kreditfinanzierungen gegen konzernfremde Dritte, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt von der Mercedes-Benz Group bezogen.

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern umfassen Darlehensforderungen, die aus der Bestandsfinanzierung der von der Mercedes-Benz Group bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung anderer Vermögenswerte, welche die Händler von Dritten kauften, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien.

Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen umfassen Forderungen aus Leasingverträgen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggeschäft auf den Leasingnehmer übertragen wurden.

Im Jahr 2023 realisierte die Mercedes-Benz Group einen Ertrag in Höhe von 538 (2022: 177) Mio. € aus der Differenz zwischen den Zugängen zu Finanzierungsleasingverträgen und den Buchwerten der zugrunde liegenden Vermögenswerte.

Zum 31. Dezember 2023 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 11.139 (2022: 11.931) Mio. € als verpfändete Sicherheiten größtenteils für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch Anmerkung 24).

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	17.578	31.940	49.518	19.188	32.223	51.411
Absatzfinanzierung mit Händlern	14.261	4.824	19.085	11.198	3.504	14.702
Finanzierungsleasingverträge	6.744	12.781	19.525	7.009	12.296	19.305
Restwertforderungen	302	836	1.138	439	890	1.329
Buchwert (brutto)	38.885	50.381	89.266	37.834	48.913	86.747
Wertberichtigungen	-416	-639	-1.055	-522	-676	-1.198
Buchwert (netto)	38.469	49.742	88.211	37.312	48.237	85.549

Die nachstehende Tabelle zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen zukünftigen Leasingzahlungen sowie die Entwicklung der Leasingzahlungen zum Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen.

Entwicklung der Forderungen aus Finanzierungsleasingverträgen

	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	17.716	17.426
davon fällig		
innerhalb eines Jahres	6.455	6.527
zwischen einem und zwei Jahren	5.515	5.168
zwischen zwei und drei Jahren	2.649	2.699
zwischen drei und vier Jahren	1.925	1.776
zwischen vier und fünf Jahren	949	1.044
nach mehr als fünf Jahren	223	212
Nicht garantierte Restbuchwerte	3.922	3.663
Bruttoinvestition	21.638	21.089
Nicht realisierter Finanzertrag	-2.113	-1.784
Buchwert (brutto)	19.525	19.305
Wertberichtigungen	-291	-454
Buchwert (netto)	19.234	18.851

Wertberichtigungen

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste stellen sich wie in der Tabelle »Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste« dar.

Die Buchwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die in Stufe 2 bzw. 3 ausgewiesen wurden und deren Vertrag angepasst wurde, beliefen sich zum 31. Dezember 2023 auf 463 (2022: 223) Mio. €. Weiterhin wurden zum 31. Dezember 2023 durch Vertragsanpassungen Buchwerte von 86 Mio. € von den Stufen 2 bzw. 3 in Stufe 1 umgegliedert (2022: 135 Mio. €).

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in der Tabelle »Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen« enthalten.

Ein Anstieg der Überfälligkeit führt regelmäßig zu einer Erhöhung der gebildeten Wertberichtigung.

Zu Vertragsbeginn werden regelmäßig Sicherheiten in Höhe von mindestens 100 % des Buchwerts in Form der den Verträgen zugrunde liegenden Fahrzeuge vereinbart. Über die Laufzeit der Verträge wird die Wertentwicklung der Sicherheiten kontinuierlich bei der Berechnung der zu bildenden Risikovorsorge einbezogen, sodass die Nettobuchwerte der bonitätsbeeinträchtigten Verträge durch die Fahrzeuge im Wesentlichen abgesichert sind.

Weitere Informationen über Wertberichtigungen, Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 33 enthalten.

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste

	12-Monatsverluste		Nicht bonitäts- beeinträchtigt		Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt	
	(Stufe 1)		(Stufe 2)		(Stufe 3)			
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
in Millionen €								
Stand zum 1. Januar	364	339	170	142	664	556	1.198	1.037
Zuführungen	141	158	48	39	123	215	312	412
Bewertungsänderungen	-23	39	115	89	216	330	308	458
Inanspruchnahmen	-4	-2	-19	-14	-107	-104	-130	-120
Auflösungen	-177	-174	-72	-58	-226	-250	-475	-482
Übertragung nach Stufe 1	56	61	-42	-41	-14	-20	-	-
Übertragung nach Stufe 2	-27	-25	88	41	-61	-16	-	-
Übertragung nach Stufe 3	-3	-5	-33	-25	36	30	-	-
Wechselkurseffekte und sonstige Veränderungen	2	-27	-15	-3	-145	-77	-158	-107
Stand zum 31. Dezember	329	364	240	170	486	664	1.055	1.198

Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	12-Monatsverluste		Nicht bonitäts- beeinträchtigt		Gesamtlaufzeitverluste		Bonitäts- beeinträchtigt		Gesamt
	(Stufe 1)		(Stufe 2)		(Stufe 3)				
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	
in Millionen €									
Bruttobuchwert zum 31. Dezember	80.879	80.852	7.109	4.277	1.278	1.618	89.266		86.747
davon									
nicht überfällig	80.071	80.192	5.442	3.061	254	268	85.767		83.521
30 Tage und weniger überfällig	806	631	658	537	52	239	1.516		1.407
31 bis 60 Tage überfällig	2	20	704	464	50	46	756		530
61 bis 90 Tage überfällig	-	9	305	215	60	42	365		266
91 bis 180 Tage überfällig	-	-	-	-	335	425	335		425
mehr als 180 Tage überfällig	-	-	-	-	527	598	527		598

15. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen

Die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen belaufen sich auf 6.858 (2022: 7.060) Mio. €. Soweit durch börsennotierte Wertpapiere ein kurzfristiger Liquiditätsbedarf gedeckt wird, werden diese als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen. Weitere Angaben zu den verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen erfolgen in Anmerkung 32.

16. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in der nachstehenden Tabelle dargestellt zusammen. Weitere Angaben zur Bilanzposition erfolgen in Anmerkung 32.

Zum 31. Dezember 2023 waren in den übrigen finanziellen Vermögenswerten Forderungen mit einem Buchwert von 450 (2022: 461) Mio. € als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt.

Übrige finanzielle Vermögenswerte

	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Eigen- und Fremdkapitalanteile	-	1.507	1.507	-	1.439	1.439
erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	649	649	-	671	671
erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	858	858	-	768	768
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.038	1.622	2.660	468	1.995	2.463
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	232	115	347	442	142	584
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	2.329	1.096	3.425	2.543	902	3.445
	3.599	4.340	7.939	3.453	4.478	7.931

17. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

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

Übrige Vermögenswerte

	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	798	318	1.116	577	402	979
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	2.621	37	2.658	2.509	37	2.546
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	184	151	335	174	153	327
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	445	169	614	451	83	534
Aktivposten aus leistungsorientierten Pensionsplänen	-	643	643	-	738	738
Übrige	425	265	690	761	264	1.025
	4.473	1.583	6.056	4.472	1.677	6.149

18. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen.

Vorräte		
	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.651	2.909
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.070	3.491
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	21.216	19.058
Geleistete Anzahlungen	357	163
	27.294	25.621

Die Vorräte erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2022 infolge der Einführung des Direktvertriebsmodells in weiteren Märkten und modelljahrbedingter Produktionshochläufe. Des Weiteren sind in den fertigen Erzeugnissen im Durchschnitt höherwertige Fahrzeuge im Bestand.

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2023 auf 620 (2022: 543) Mio. €. Zum 31. Dezember 2023 betrugen die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert

werden, 812 (2022: 724) Mio. €; hierbei handelt es sich überwiegend um fertige Erzeugnisse.

Zur Sicherung der Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten ist dem Mercedes-Benz Pension Trust e. V. zum 31. Dezember 2023 ein in den Vorräten enthaltener Bestand an Geschäfts- und Vorführfahrzeugen der Mercedes-Benz AG von 1.195 Mio. € sicherungsübereignet worden (2022: 854 Mio. €). Der Anstieg des Buchwerts ist auf einen deutlich höheren Bestand an Fahrzeugen und auf im Durchschnitt höherwertige Fahrzeuge zurückzuführen.

19. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind im Wesentlichen Forderungen aus Verträgen mit Kunden im Anwendungsbereich des IFRS 15 und entwickeln sich wie folgt.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		
	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Buchwert (brutto)	7.419	8.290
Wertberichtigungen	-138	-190
Buchwert (netto)	7.281	8.100

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 33 Mio. € wiesen zum 31. Dezember 2023 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf (2022: 48 Mio. €).

Wertberichtigungen

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste entwickeln sich wie in folgender Tabelle dargestellt.

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste

	Nicht bonitäts- beeinträchtigt		Bonitäts- beeinträchtigt		Gesamt	
	(Stufe 2)		(Stufe 3)		Gesamtlaufzeitverluste	
	2023 ¹	2022	2023 ¹	2022	2023 ¹	2022
in Millionen €						
Stand zum 1. Januar	70	56	120	89	190	145
Zuführungen	26	32	51	87	77	119
Bewertungsänderungen	1	2	9	6	10	8
Inanspruchnahmen	-11	-4	-12	-21	-23	-25
Auflösungen	-22	-16	-55	-38	-77	-54
Übertragung nach Stufe 2	-	-	-	-	-	-
Übertragung nach Stufe 3	-2	-4	2	4	-	-
Wechselkurseffekte und sonstige Effekte	-25	4	-11	-7	-36	-3
Stand zum 31. Dezember	37	70	104	120	141	190

¹ Hierin enthalten ist der Anteil des Bruttobuchwerts, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurde.

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in der folgenden Tabelle enthalten. Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in Anmerkung 33 zu finden.

Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	Nicht bonitätsbeeinträchtigt		Gesamtlaufzeitverluste Bonitätsbeeinträchtigt		Gesamt	
	(Stufe 2)		(Stufe 3)			
	31. Dezember 2023 ¹	31. Dezember 2022	31. Dezember 2023 ¹	31. Dezember 2022	31. Dezember 2023 ¹	31. Dezember 2022
in Millionen €						
Bruttobuchwert	7.449	7.923	110	367	7.559	8.290
davon						
nicht überfällig	5.365	6.691	2	41	5.367	6.732
30 Tage und weniger überfällig	1.108	659	-	5	1.108	664
31 bis 60 Tage überfällig	224	224	-	-	224	224
61 bis 90 Tage überfällig	188	108	1	-	189	108
91 bis 180 Tage überfällig	159	108	30	39	189	147
mehr als 180 Tage überfällig	405	133	77	282	482	415

1 Hierin enthalten ist der Anteil des Bruttobuchwerts, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurde.

20. Eigenkapital

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) beträgt zum 31. Dezember 2023 unverändert zum 31. Dezember 2022 3.070 Mio. €. Es ist unverändert in 1.070 Mio. nennwertlose Stückaktien unterteilt. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme in der Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventuel-ler nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenaus-schüttung. Der anteilige Betrag einer Aktie am Grund- kapital beträgt rund 2,87 €.

Der Stand ausgegebener Aktien beträgt am 31. Dezem-ber 2023 wie zum 31. Dezember 2022 und unverändert seit dem 1. Januar 2022 1.070 Mio. Stück.

Die Zahl der im Umlauf befindlichen Aktien reduzierte sich aufgrund des seit März 2023 laufenden Aktien- rückkaufprogramms zum 31. Dezember 2023 gegenüber dem 31. Dezember 2022 (1.070 Mio. Stück Aktien) um 29 Mio. Stück auf 1.041 Mio. Stück, nachdem sie zum 31. Dezember 2022, unverändert seit dem 1. Januar 2022, 1.070 Mio. Stück betragen hatte.

Genehmigtes Kapital

Durch Beschluss der Hauptversammlung am 3. Mai 2023 wurde der Vorstand erneut ermächtigt, das Grundkapital bis zum 2. Mai 2028 mit Zustimmung des Aufsichtsrats um bis zu insgesamt 1,0 Mrd. € gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapi- tal 2023). Die Ermächtigung ermöglicht unter bestimm- ten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats auch den Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre.

Vom Genehmigten Kapital 2018, für das die Ermächti- gungsfrist am 4. April 2023 endete, wurde kein Ge- brauch gemacht, wie auch vom Genehmigten Kapital 2023 bislang kein Gebrauch gemacht wurde.

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 Ge- samtnennbetrag von bis zu 10,0 Mrd. € mit einer Lauf- zeit von längstens zehn Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibun- gen Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Mercedes-Benz Group AG mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewäh-

ren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleis- tung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere ge- gen die Beteiligung an anderen Unternehmen begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- bzw. Optionspflicht vorsehen. Die Schuld- verschreibungen können einmalig oder mehrmals, ins- gesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiede- nen Tranchen und auch durch mit der Mercedes-Benz Group AG im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundene Un- ternehmen begeben werden. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraus- setzungen 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 Optionsschuld- verschreibungen beschloss die Hauptversammlung am 8. Juli 2020 ferner, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2020).

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

Eigene Aktien

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand 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 ausgebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft sowie 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.

Aktienrückkaufprogramme

Auf Basis der Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 hat der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats am 16. Februar 2023 ein Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Am 3. März 2023 wurde damit begonnen, eigene Aktien im Wert von bis zu 4 Mrd. € (ohne Nebenkosten) über einen Zeitraum von bis zu zwei Jahren über die Börse zu erwerben. Die erworbenen Anteile sollen zu einem späteren Zeitpunkt eingezogen werden. Die Mercedes-Benz Group AG hat mit Beijing Automotive Group Co., Ltd. und der Geely Group jeweils separat vereinbart, dass diese ihren Anteil an allen stimmberechtigten Aktien der Mercedes-Benz Group AG jeweils unter 10 % halten werden, indem sie anlässlich der Durchführung des Aktienrückkaufprogramms anteilig Aktien veräußern.

Von März bis Dezember 2023 wurden im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms 29 Mio. eigene Aktien zum Erwerbspreis von 1.887 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 83 Mio. € bzw. 2,70 % zurückgekauft. Der Erwerbspreis wurde gemeinsam mit einer Verbindlichkeit in Höhe von 369 Mio. € für Rückkaufverpflichtungen unter Eigene Aktien erfasst.

Die Mercedes-Benz Group AG hat am 21. Februar 2024 eine Aktienrückkaufpolitik beschlossen. Darauf basierend soll der zukünftige Free Cash Flow des Industriegeschäfts (nach möglichen kleineren M&A-Transaktionen), der über die Dividendenausschüttungsquote von ca. 40 % des Konzernergebnisses der Mercedes-Benz Group hinausgeht, zur Finanzierung von Aktienrückkäufen verwendet werden, mit dem Ziel, diese Aktien einzuziehen.

In diesem Zusammenhang hat die Mercedes-Benz Group AG zudem die Durchführung eines weiteren Aktienrückkaufprogramms beschlossen, über welches eigene Aktien im Wert von bis zu 3 Mrd. € (ohne Nebenkosten) über die Börse erworben und anschließend eingezogen werden sollen. Das weitere Aktienrückkaufprogramm basiert auf der Ermächtigung der Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG vom 8. Juli 2020, wonach der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 eigene Aktien in einem Umfang von bis zu 10 % des Grundkapitals erwerben darf. Es soll unmittelbar nach Abschluss des am 16. Februar 2023 verkündeten und noch laufenden Aktienrückkaufprogramms beginnen und vor Ablauf der vorgenannten Ermächtigung der Hauptversammlung abgeschlossen sein.

Künftige Aktienrückkaufprogramme stehen unter dem Vorbehalt der im Einzelfall erforderlichen Beschlüsse der Organe der Gesellschaft.

Belegschaftsaktienprogramme

Im ersten Quartal 2023 kaufte die Mercedes-Benz Group 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, analog zum Vorjahr, 0,9 Mio. Aktien der Mercedes-Benz Group AG zum Erwerbspreis von insgesamt 66 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 2,7 Mio. € bzw. 0,09 % und gab diese an Mitarbeiter des Konzerns aus (2022: 0,7 Mio. Aktien der Mercedes-Benz Group AG zum Erwerbspreis von insgesamt 48 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 1,9 Mio. € bzw. 0,06 %).

Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklagen enthalten im Wesentlichen Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien sowie die Aufwendungen aus der Ausübung von bis 2014 ausübbaren Stock-Option-Plänen und der Ausgabe von Belegschaftsaktien, Effekte aus Anteilsveränderungen an einbezogenen Unternehmen sowie zugehörige direkt verrechnete Transaktionskosten.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Daneben werden Neubewertungen aus leistungsbezogenen Versorgungsplänen und die entsprechenden Effekte aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sowie die jeweils darauf entfallenden erfolgsneutralen latenten Steuern in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

Im Jahr 2023 resultiert im sonstigen Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ein Verlust von 10 (2022: Gewinn von 289) Mio. €, der zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden kann, aus der Neubewertung aus leistungsbezogenen Versorgungsplänen.

Dividende

Nach dem deutschen Aktiengesetz wird die Dividende aus dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG (Einzelabschluss) ausgewiesenen Bilanzgewinn ausgeschüttet. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Geschäftsjahres 2023 der Mercedes-Benz Group AG 5.517 Mio. € (5,30 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten und 532 Mio. € in die Gewinnrücklagen einzustellen. Ein Teilbetrag von 153 Mio. € des zur Einstellung in die Gewinnrücklagen vorgeschlagenen Betrages entfällt auf

28,9 Mio. nicht dividendenberechtigten eigenen Aktien, die am 31. Dezember 2023 unmittelbar oder mittelbar von der Gesellschaft gehalten wurden. Da sich die Anzahl der unmittelbar oder mittelbar von der Gesellschaft gehaltenen eigenen Aktien aufgrund des laufenden Aktienrückkaufprogramms bis zur Hauptversammlung ändern wird, wird der Hauptversammlung ein entsprechend angepasster Beschlussvorschlag unterbreitet. Dabei werden bei einer unveränderten Dividende von 5,30 € je dividendenberechtigter Stückaktie der zur Einstellung in die Gewinnrücklagen vorgesehene Teilbetrag des Bilanzgewinns sowie die Gesamtausschüttungssumme entsprechend angepasst.

Für das Geschäftsjahr 2022 wurden gemäß angepasstem Gewinnverwendungsvorschlag durch Beschluss der Hauptversammlung 5.556 Mio. € (5,20 € je dividendenberechtigter Stückaktie) aus dem Bilanzgewinn an die Aktionäre ausgeschüttet und der auf die zum Zeitpunkt der Hauptversammlung 2023 von der Mercedes-Benz Group AG gehaltenen 1,3 Mio. nicht dividendenberechtigten eigenen Aktien entfallende Teilbetrag des Bilanzgewinns von 7 Mio. € in die Gewinnrücklagen eingestellt.

Übrige Rücklagen

In den übrigen Rücklagen sind die kumulierten Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung der Abschlüsse konsolidierter ausländischer Tochterunternehmen sowie die kumulierten Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung finanzieller Vermögenswerte, derivativer Finanzinstrumente sowie aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen sind im sonstigen Ergebnis enthalten und werden in der Konzern-Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

Im Jahr 2023 resultiert im sonstigen Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ein Verlust von 247 (2022: Gewinn von 141) Mio. €, der zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden kann, aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung.

21. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2023 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2020 bis 2023. Die PPSP werden als aktienorientierte Vergütungsinstrumente mit Barausgleich mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet. Sie werden am Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeiten ausbezahlt; eine vorzeitige, anteilige Auszahlung ist nur unter bestimmten Bedingungen beim Ausscheiden aus dem Konzern möglich. Der PPSP 2019 wurde planmäßig im ersten Quartal 2023 ausbezahlt.

Darüber hinaus werden 50 % des Jahresbonus des Vorstands erst nach Ablauf eines weiteren Geschäftsjahres ausbezahlt. Der tatsächliche Auszahlungsbetrag bestimmt sich hierbei nach der Entwicklung der Mercedes-Benz Group-Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (Auto-STOXX). Hierbei entspricht der beizulegende Zeitwert des von dieser weiteren Entwicklung abhängigen mittelfristigen Anteils des Jahresbonus dem inneren Wert der Zusage zum Abschlussstichtag.

Die Effekte vor Steuern, die sich in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung sowie in der Konzernbilanz im Zusammenhang mit der aktienorientierten Vergütung für die Führungskräfte des Konzerns und den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG ergeben, können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Die Angaben in der Tabelle stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand.

Effekte aus aktienorientierter Vergütung

	Aufwand		Rückstellung	
			31. Dezember	
	2023	2022	2023	2022
in Millionen €				
PPSP	248	233	596	654
davon PPSP der Vorstandsmitglieder	16	17	36	43
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus der Vorstandsmitglieder	8	8	15	15
	256	241	611	669

Performance-Phantom-Share-Pläne

Im Jahr 2023 gab der Konzern, ebenso wie in den Vorjahren, einen Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) aus. Im Rahmen des PPSP gewährt die Mercedes-Benz Group bezugsberechtigten Organmitgliedern und Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom-Shares), die nach vier Jahren dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Während der vierjährigen Laufzeit zwischen Zuteilung der vorläufigen Phantom-Shares und Auszahlung des Plans nach Ende der Laufzeit entfällt auf die Phantom-Shares ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Mercedes-Benz Group-Aktien ausgeschütteten Dividenden. Der Auszahlungsbetrag nach Ende der Laufzeit ergibt sich aus der Multiplikation der endgültig erdienten Anzahl der Phantom-Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Kennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Mercedes-Benz Group-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums nach Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Der Erdienungszeitraum beträgt somit vier Jahre. Bei den bestehenden Plänen ist der Kurs der Phantom-Shares bei Auszahlung auf das 2,5-Fache des Kurses bei Gewährung begrenzt. Darüber hinaus ist der Auszahlungsbetrag für die Vorstandsmitglieder bei den Plänen PPSP 2020 bis 2022 zusätzlich auf das 2,5-Fache des Zuteilungswerts, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl der Phantom-Shares herangezogen wurde, begrenzt. In die Begrenzung des Auszahlungsbetrags für die Vorstandsmitglieder werden auch die Dividendenäquivalente eingerechnet.

Bei den begebenen PPSP 2020 bis 2022 basiert die Ermittlung der Zielerreichung auf der relativen Aktienperformance, die die Performanceentwicklung der Mercedes-Benz Group-Aktie im Vergleich zur Entwicklung eines Performanceindex auf Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich der Mercedes-Benz Group misst, und dem Return on Sales (RoS) der Mercedes-Benz Group im Vergleich zum durchschnittlichen umsatzgewichteten RoS einer Wettbewerbergruppe. Mit dem PPSP 2023 werden in die Zielerreichung Ziele aus den Bereichen Umwelt, Gesellschaft und Unternehmensführung (Environmental, Social and Governance: „ESG-Ziele“) aufgenommen und damit die nachhaltige Neuausrichtung und die langfristige und nachhaltige Entwicklung des Konzerns vorangetrieben. Zur Feststellung der Gesamtzielerreichung wird ab dem PPSP 2023 die im 3-jährigen Performance-Zeitraum ermittelte Zielerreichung der finanziellen Ziele (relative Aktienperformance und RoS) und der ESG-Ziele herangezogen und gewichtet. Die Zielerreichung der finanziellen Ziele geht mit 80 % und die Zielerreichung der ESG-Ziele mit 20 % in die Gesamtzielerreichung des PPSP ein.

Für die Vorstandsmitglieder gelten hier bei den Plänen PPSP 2020 bis 2022 besondere Regelungen: Bei gleichem durchschnittlichen RoS der Wettbewerber muss ein höherer RoS der Mercedes-Benz Group erreicht werden, um die gleiche Zielerreichung zu erhalten wie die übrigen Planteilnehmer. Außerdem wurde eine zusätzliche Begrenzung der Zielerreichung für den Bezugsparameter RoS für die Vorstandsmitglieder festgelegt. Im Fall einer Zielerreichung zwischen 195 % und

200 % erfolgt ein zusätzlicher Vergleich auf Basis des absolut erzielten RoS. Liegt demnach im dritten Jahr des Performancezeitraums der tatsächliche RoS für das Automobilgeschäft unter dem strategischen Rendite-Zielwert ist die Zielerreichung auf 195 % begrenzt.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus den PPSP in der Konzernbilanz in den Rückstellungen für sonstige Risiken. Da die Auszahlung pro erdientem Phantom-Share vom Kurs der Mercedes-Benz Group-Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der Mercedes-Benz Group-Aktie den wesentlichen Faktor des beizulegenden Zeitwerts pro Phantom-Share zum Bilanzstichtag dar. Der in den einzelnen Jahren anteilig berücksichtigte Aufwand aus den PPSP richtete sich nach dem Kurs der Mercedes-Benz Group-Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrads.

22. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

In der Mercedes-Benz Group bestehen landesspezifisch sowohl leistungsorientierte Pensionszusagen als auch Beitragszusagen.

Darüber hinaus gewähren bestimmte ausländische Tochterunternehmen, insbesondere in den USA, ihren Mitarbeitern für den Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsorientierte Pläne zu bilanzieren sind.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen setzen sich wie folgt zusammen.

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember	
	2023 ¹	2022
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	760	683
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	330	338
	1.090	1.021

¹ Einschließlich des Anteils der Pensionsverpflichtungen, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Schulden« umgegliedert wurde.

Leistungsorientierte Pensionspläne

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden im Zusammenhang mit leistungsorientierten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Mitarbeiter der Mercedes-Benz Group sowie deren Hinterbliebene gebildet. Grundsätzlich variieren die leistungsorientierten Pensionspläne im Konzern entsprechend den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Ländern. Die leistungsorientierten Pensionszusagen umfassen in der Regel auch Leistungen bei Invalidität und Todesfall.

Pensionspläne und Planvermögen

In Deutschland erhalten die Mitarbeiter vor allem leistungsorientierte Pensionszusagen; der überwiegende Teil der Pensionszusagen für die aktive Belegschaft basiert auf individuellen Versorgungskonten, für die das Unternehmen jährlich einen Beitrag bereitstellt. Die Höhe der Beiträge ist bei den Tarifmitarbeitern abhängig von der tariflichen Einstufung im jeweiligen Jahr oder vom jeweiligen Einkommen und bei den leitenden Führungskräften vom jeweiligen Einkommen. Für die vor dem Jahr 2011 erteilten Zusagen werden die Beiträge über feste Faktoren, die vom Alter des Mitarbeiters abhängen, in Kapitalbausteine umgerechnet und dem individuellen Versorgungskonto gutgeschrieben. Die Faktoren zur Umrechnung beinhalten eine feste Wertsteigerung. Für die ab dem Jahr 2011 erteilten Zusagen garantiert das Unternehmen mindestens die in einen Kapitalkontenplan eingezahlten Beiträge. Die Auszahlung im

Versorgungsfall erfolgt als lebenslange Rente, in zwölf Jahresraten oder als Einmalkapital.

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

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

Die inländischen Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionszusagen sind zum überwiegenden Teil durch Fondsvermögen gedeckt. Zwischen der Mercedes-Benz Group AG sowie weiteren deutschen Konzerngesellschaften und dem Mercedes-Benz Pension Trust e. V. bestehen Contractual Trust Arrangements (CTA). Der Mercedes-Benz Pension Trust e. V. agiert dabei als Sicherungstreuhänder.

Im Jahr 2018 übertrug die Mercedes-Benz Group AG bestimmte Pensionsverpflichtungen und Planvermögen für Mitarbeiter, die sich bereits im Ruhestand befanden, sowie für deren Hinterbliebene auf die Mercedes-Benz Pensionsfonds AG (vormals Daimler Pensionsfonds AG; Pensionsfonds). Die Durchführung dieser Leistungen wird durch den nicht versicherungsförmig ausgestalteten Pensionsfonds erbracht, der dem Versicherungsaufsichtsgesetz und damit der

Beaufsichtigung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) unterliegt. Sofern in der Zukunft im Pensionsfonds eine aufsichtsrechtliche Unterdeckung entsteht, wird eine Nachschussforderung an die Mercedes-Benz Group AG gestellt.

In Deutschland bestehen im Übrigen keine gesetzlichen oder regulatorischen Mindestdotierungsverpflichtungen.

Im Ausland bestehen sowohl endgehaltsbasierte Pläne als auch Pläne, die auf gehaltsabhängigen Bausteinen basieren. Die ausländischen Verpflichtungen aus leistungs-basierten Pensionszusagen sind zum Großteil durch Fondsvermögen gedeckt.

Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen mit der Aufteilung nach In- und Ausland stellt sich wie folgt dar.

Entwicklung des Finanzierungsstatus

	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	Gesamt	Inland	Ausland	Gesamt	Inland	Ausland
in Millionen €						
Barwert der leistungs-basierten Verpflichtungen	21.992	20.660	1.332	20.444	19.137	1.307
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	21.890	20.646	1.244	20.526	19.268	1.258
Finanzierungsstatus	-102	-14	-88	82	131	-49
Versicherungsmathematische Verluste aus Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	-15	-	-15	-27	-	-27
Vermögenswert aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	-117	-14	-103	55	131	-76
davon in: übrige Vermögenswerte	643	513	130	738	609	129
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-760	-527	-233	-683	-478	-205

Risiken aus leistungs-basierten Pensionsplänen und Planvermögen

Die allgemeinen Anforderungen an Altersversorgungsmodelle sind in konzernweit gültigen Richtlinien festgehalten. Danach sollen die zugesagten Leistungen zu einer zusätzlichen Absicherung im Ruhestand und im Todes- oder Invaliditätsfall beitragen und für das jeweilige Konzernunternehmen plan-, erfüllbar und risikoarm ausgestaltet sein. Darüber hinaus existiert ein Gremium, das neue Pensionspläne bzw. Änderungen an bestehenden Pensionsplänen genehmigt sowie die Richtlinien im Zusammenhang mit der betrieblichen Altersversorgung freigibt.

Sowohl die Verpflichtungen aus leistungs-basierten Pensionszusagen als auch die Planvermögen können im Zeitablauf Schwankungen unterliegen. Dadurch kann der Finanzierungsstatus negativ oder positiv beeinflusst werden. Die Schwankungen bei den leistungs-basierten Pensionsverpflichtungen resultieren in der Mercedes-Benz Group insbesondere aus der Änderung finanzieller Annahmen wie den Abzinsungsfaktoren und den Lebenshaltungskosten, aber auch aus der Änderung demografischer Annahmen wie einer veränderten Lebenserwartung. Beim überwiegenden Anteil der inländischen Pläne haben erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten keinen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich durch die Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern auf Basis quantitativer und qualitativer Analysen sowie die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Solange eine Überdeckung der Verpflichtungen aus leistungs-basierten Pensionsplänen durch das Planvermögen vorliegt, führt die Mercedes-Benz Group zusätzliches Vermögen nur dann zu, wenn dies rechtlich und wirtschaftlich erforderlich ist.

Grundsätzlich ist der Konzern bestrebt, bei der Neueinführung betrieblicher Altersversorgungszusagen diese als leistungs-basierte Pläne, die auf Kapitalbausteinen bzw. Beiträgen basieren, oder als Beitragszusagen auszugestalten.

Überleitung der leistungsbasierten Verpflichtungen und der Zeitwerte der Planvermögen

Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen

	2023	2022
in Millionen €		
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 1. Januar	20.444	28.504
Laufender Dienstzeitaufwand	351	522
Zinsaufwand	742	324
Beiträge der Teilnehmer des Plans	39	41
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen	-8	-50
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen	1.316	-7.860
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	1.308	-7.910
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-	-1
Geleistete Pensionszahlungen	-937	-933
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	45	-103
Barwert der leistungsbasierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	21.992	20.444
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar	20.526	24.212
Verzinsung der Planvermögen	751	291
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste (-)	1.280	-4.507
Tatsächliches Ergebnis der Planvermögen	2.031	-4.216
Beiträge des Arbeitgebers	122	1.448
Beiträge der Teilnehmer des Plans	39	40
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-898	-890
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	70	-68
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	21.890	20.526

Zusammensetzung der Planvermögen

Die Planvermögen sind ausschließlich zur Erfüllung der Pensionsverpflichtungen sowie zur Deckung der Aufwendungen für die Verwaltung der Vermögensanlagen vorgesehen. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich.

Zusammensetzung der Planvermögen

	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Eigenkapitalinstrumente ¹	7.611	6.733
Staatsanleihen	3.174	2.569
Unternehmensanleihen	8.729	8.588
Forderungsbesicherte Anleihen	140	140
Anleihen	12.043	11.297
Sonstige börsennotierte Anlagen	117	106
Börsennotierte Anlagen	19.771	18.136
Alternative Investments und sonstige nicht börsennotierte Anlagen	642	609
Immobilien	642	642
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	835	1.139
Nicht börsennotierte Anlagen	2.119	2.390
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	21.890	20.526

¹ Einschließlich der Anteile an Daimler Truck von insgesamt 1.398 (2022: 1.190) Mio. € und an Nissan Motor Co., Ltd. von insgesamt 526 (2022: 434) Mio. €.

Für Eigenkapitalinstrumente und Anleihen stehen infolge ihrer jeweiligen Notierung an einem aktiven Markt in der Regel Marktpreise zur Verfügung. Die Anleihen haben zum weitaus überwiegenden Teil ein Investment-Grade-Rating. Darin enthalten sind Staatsanleihen sehr guter Bonität.

Die Investmentstrategie wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Verabschiedung der Investmentstrategie erfolgt durch Investmentkomitees, die sich in der Regel aus Vertretern des Finanz- und Personalbereichs zusammensetzen. Die Struktur der Pensionsverpflichtungen wird grundsätzlich bei der Bestimmung der Investmentstrategie für die Planvermögen berücksichtigt.

Pensionsaufwendungen

Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen kann folgender Tabelle entnommen werden.

Pensionsaufwendungen

	2023	2022
in Millionen €		
Laufender Dienstzeitaufwand	-351	-522
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-	1
Nettozinsaufwand	-23	-45
Nettozinsertrag	32	12
	-342	-554

Bewertungsprämissen

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

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

Folgende wesentlichen, gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren kommen bei der Berechnung der Pensionsverpflichtung zur Anwendung.

Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen				
	31. Dezember		31. Dezember	
	2023	2022	2023	2022
	Inland	Inland	Ausland	Ausland
in %				
Abzinsungsfaktoren	3,2	3,8	5,0	5,3
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ¹	2,2	2,2	-	-

1 Die erwarteten Lebenshaltungskostensteigerungen können sich bei den inländischen Pensionsplänen – abhängig von der einzelnen Planausgestaltung – sowohl auf die Verpflichtung der aktiven als auch der ehemaligen Mitarbeiter des Konzerns sowie deren Hinterbliebene auswirken. Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne haben erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen keinen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

Sensitivitätsanalyse

Die von den Versicherungsmathematikern durchgeführten Berechnungen wurden für die als wesentlich eingestuften Bewertungsparameter isoliert vorgenommen, d. h., bei einer gleichzeitigen Änderung mehrerer Parameter können die einzelnen Auswirkungen aufgrund von Korrelationseffekten nicht aufsummiert werden. Aus den angegebenen Sensitivitäten kann bei einer Änderung der Parameter keine lineare Entwicklung für die leistungsorientierte Verpflichtung abgeleitet werden.

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung die folgenden Auswirkungen.

Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen			
		31. Dezember	
		2023	2022
in Millionen €			
Sensitivität für			
Abzinsungsfaktoren	+ 0,25 %	-617	-569
Abzinsungsfaktoren	- 0,25 %	649	597
erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	+ 0,10 %	58	54
erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	- 0,10 %	-58	-53
Lebenserwartung	+ 1 Jahr	359	304
Lebenserwartung	- 1 Jahr	-320	-271

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

Auswirkung auf zukünftige Zahlungsströme

Für das Jahr 2024 plant der Konzern derzeit Zuwendungen an die Planvermögen von 0,1 Mrd. €; die Festlegung der endgültigen Höhe erfolgt in der Regel im vierten Quartal eines Jahres. Die Pensionszahlungen werden im Jahr 2024 voraussichtlich 1,1 Mrd. € betragen.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtungen beträgt 13 Jahre (2022: 13 Jahre).

Beitragszusagen

Im Rahmen der Beitragszusagen werden festgelegte Beiträge an externe Versicherungen oder Fonds entrichtet. Über die Bezahlung der festgelegten Beiträge hinaus bestehen für die Mercedes-Benz Group grundsätzlich keine weiteren Leistungsverpflichtungen oder Risiken aus diesen Pensionsplänen. Zudem entrichtet der Konzern Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger. Im Jahr 2023 betrugen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen insgesamt 1,0 (2022: 1,0) Mrd. €; davon entfielen 1,0 (2022: 1,0) Mrd. € auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger.

23. Rückstellungen für sonstige Risiken

Produktgarantien

Die Mercedes-Benz Group gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produkts oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen und Rückrufaktionen. Hierin enthalten sind auch die Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen sowie Rückrufaktionen, insbesondere für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruchs und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2026 erwartet.

Personal- und Sozialbereich

Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen des Konzerns für Jubiläumsgelder, die Ergebnisbeteiligung tariflicher Mitarbeiter, die variable Vergütung für Führungskräfte sowie Frühpensions- und Altersteilzeitmodelle. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Ergebnisbeteiligung und variable Vergütung führen in der Regel im Folgejahr zu Auszahlungen. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2032 erwartet.

Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren

In den Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren werden Aufwendungen für verschiedene Gerichtsverfahren, Ansprüche und behördliche Untersuchungen abgebildet, die insbesondere zu Schadensersatzzahlungen, Bußgeldern oder sonstigen kostenintensiven Maßnahmen führen können. Hierin enthalten sind im Wesentlichen Risiken aus gerichtlichen und behördlichen Verfahren im Zusammenhang mit Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2026 erwartet.

Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördlichen Verfahren können Anmerkung 30 entnommen werden.

Übrige

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

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken stellt sich wie folgt dar.

Rückstellungen für sonstige Risiken

	Produkt- garantien	Personal- und Sozial- bereich	Haftungs-, Prozess- risiken und behördliche Verfahren	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
Stand zum 31. Dezember 2022	6.576	4.613	2.755	2.079	16.023
davon kurzfristig	3.204	2.422	2.217	1.742	9.585
davon langfristig	3.372	2.191	538	337	6.438
Zuführungen	3.483	2.308	567	1.454	7.812
Inanspruchnahmen	-3.377	-2.242	-206	-1.106	-6.931
Auflösungen	-357	-78	-502	-286	-1.223
Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren	217	142	68	10	437
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen	-143	-71	-578	-26	-818
Stand zum 31. Dezember 2023	6.399	4.672	2.104	2.125	15.300
davon kurzfristig	2.980	2.580	675	1.720	7.955
davon langfristig	3.419	2.092	1.429	405	7.345

24. Finanzierungs- verbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen.

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	12.062	43.454	55.516	12.104	41.995	54.099
Geldmarktpapiere	3.452	18	3.470	2.174	10	2.184
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	15.619	9.698	25.317	17.488	7.250	24.738
Einlagen aus Direktbankgeschäft	5.625	134	5.759	9.529	1.009	10.538
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	7.172	8.497	15.669	7.433	9.452	16.885
Leasingverbindlichkeiten	453	1.713	2.166	598	2.047	2.645
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	531	210	741	460	288	748
	44.914	63.724	108.638	49.786	62.051	111.837

Hinsichtlich der Informationen über die Fälligkeit der Leasingverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2023 verweisen wir auf Anmerkung 33.

25. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten kann der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten erfolgen in Anmerkung 32.

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	317	798	1.115	672	1.611	2.283
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	120	68	188	25	146	171
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	519	238	757	475	258	733
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	864	6	870	946	6	952
Zinsabgrenzungen	810	-	810	663	-	663
Erhaltene Kautionen	248	454	702	230	424	654
Übrige	2.598	78	2.676	2.393	79	2.472
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	5.039	776	5.815	4.707	767	5.474
	5.476	1.642	7.118	5.404	2.524	7.928

26. Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten setzt sich wie folgt zusammen.

Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen resultierend aus Rückkaufvereinbarungen, die als Operating Lease abgebildet werden	125	138	263	95	141	236
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	1.097	995	2.092	985	962	1.947
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	256	90	346	311	131	442
	1.478	1.223	2.701	1.391	1.234	2.625

27. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Die Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten beinhalten folgende Positionen.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantien	4.147	4.161
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	1.678	1.672
Vertragsverbindlichkeiten	5.825	5.833
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.236	4.481
Sonstige Rückerstattungsverbindlichkeiten	330	240
Rückerstattungsverbindlichkeiten	4.566	4.721
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	10.391	10.554
davon langfristig	3.514	3.656
davon kurzfristig	6.877	6.898

28. Übrige Verbindlichkeiten

Die übrigen Verbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen.

Übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2023			31. Dezember 2022		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Verbindlichkeiten für Ertragsteuern	948	1.473	2.421	1.416	1.232	2.648
Verbindlichkeiten für sonstige Steuern	1.565	8	1.573	1.564	4	1.568
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	169	39	208	155	2	157
	2.682	1.520	4.202	3.135	1.238	4.373

29. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung

Zum 31. Dezember 2023 beinhaltete der Zahlungsmittelfonds verfügbare Finanzmittel von 91 (2022: 187) Mio. €. Die verfügbaren Finanzmittel betrafen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

Die sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva haben sich wie folgt verändert.

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva		
	2023	2022
in Millionen €		
Rückstellungen	487	355
Finanzinstrumente	-55	-104
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	1.192	107
	1.624	358

Der Anstieg der sonstigen übrigen Aktiva und Passiva im Vergleich zum Vorjahr ergab sich insbesondere aus den übrigen finanziellen Vermögenswerten, den Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzung und den passiven Rechnungsabgrenzungen.

Im Vorjahr resultierten wesentliche positive Effekte aus Aktiva im Zusammenhang mit der Verbriefung von Forderungen sowie aus den Vertragsverbindlichkeiten für Preisnachlässe. Demgegenüber standen geringere negative Effekte bei den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten sowie den Vertragsverbindlichkeiten für Service- und Wartungsverträge.

Im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit sind die folgenden Zahlungsströme enthalten.

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit		
	2023	2022
in Millionen €		
Gezahlte Zinsen	-306	-486
Erhaltene Zinsen	630	231
Erhaltene Dividenden at-equity bewerteter Finanzinvestitionen	2.056	1.605
Erhaltene Dividenden von sonstigem Anteilsbesitz	307	130

Die in der Überleitung vom Ergebnis vor Ertragsteuern zum Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesenen sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge umfassten im Geschäftsjahr insbesondere den Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sowie das Ergebnis aus der Marktbewertung von Fremdkapitalinstrumenten.

Im Vorjahr wirkten insbesondere der Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen, das Ergebnis aus der Marktbewertung von Eigenkapitalinstrumenten sowie das Ergebnis aus der Neubewertung der weiterhin von der Mercedes-Benz Group gehaltenen Anteile an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. Darüber hinaus wirkten die Abschreibungen der verbliebenen Finanzdienstleistungsumfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts, die im Jahr 2022 an die Daimler Truck Holding AG oder deren Tochterunternehmen veräußert wurden.

Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit

Zahlungsströme aus der Sicherung von Fremdwährungsrisiken der Finanzierungsverbindlichkeiten sind im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit berücksichtigt. Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit enthielt Auszahlungen durch die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten von 640 (2022: 565) Mio. €.

Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten verändern sich unterteilt nach zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Komponenten wie folgt dargestellt.

Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten

	2023	2022
in Millionen €		
Cash Flows	-697	-13.344
Veränderung der Kontrolle bei Tochterunternehmen	-384	-596
Wechselkursänderungen	-2.787	580
Marktwertänderungen	46	145
Sonstige Änderungen	865	-1.211

Der geringere Mittelabfluss im Vergleich zur Vorjahresperiode ist im Wesentlichen auf die im Vorjahr deutlich höheren Tilgungen von Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten zurückzuführen.

30. Rechtliche Verfahren

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl von Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Investorenklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es unter anderem um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel der Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil der Mercedes-Benz Group ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche finanzielle Belastungen zum Beispiel durch Schadensersatzzahlungen oder Bußgelder ergeben. Des Weiteren können Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen und sonstige kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden, die das Ergebnis der Mercedes-Benz Group AG negativ beeinflussen. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können auch Auswirkungen auf die Reputation des Unternehmens haben.

Diesel-Emissionsverhalten: behördliche Verfahren

Die Mercedes-Benz Group ist laufend behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren bezogen auf diverse Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Dieselausgasemissionen ausgesetzt.

Die entsprechenden, in der Vergangenheit bereits berichteten Aktivitäten verschiedener Behörden weltweit dauern teilweise, wie nachfolgend beschrieben, fort. Diese Aktivitäten beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder die Interaktionen der Mercedes-Benz Group 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 Mercedes-Benz Group 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, die rechtswirksam geworden sind. Nach Auffassung der Behörden hätte die Mercedes-Benz Group sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDS«) in bestimmten ihrer US-Dieselfahrzeuge nicht offengelegt, von denen

einige unzulässige Abschaltseinrichtungen gewesen seien.

Im Rahmen der Vergleiche hat die Mercedes-Benz Group die Vorwürfe der Behörden bestritten und keine Haftung eingeräumt, 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. Die zivilrechtlichen Geldstrafen hat die Mercedes-Benz Group im ersten Quartal 2021 gezahlt, für die Service- und weiteren Maßnahmen wurden Rückstellungen gebildet.

Wie bereits berichtet, hat darüber hinaus das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«) im April 2016 von der Mercedes-Benz Group die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt. Die Mercedes-Benz Group hat eine solche interne Untersuchung in Kooperation mit der Untersuchung des DOJ durchgeführt; die Untersuchung durch das DOJ ist noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus haben weitere US-amerikanische Landesbehörden Untersuchungen nach lokalem Umwelt- und Verbraucherschutzrecht eingeleitet sowie Auskunfts- und Informationsersuchen erlassen.

In Kanada führt die Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (»ECCC«) wegen des Verdachts potentieller Verletzungen unter anderem des Canadian Environmental Protection Acts sowie nicht offengelegter AECDs und Abschaltseinrichtungen eine Untersuchung im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen durch. Die Mercedes-Benz Group kooperiert weiterhin mit den Untersuchungsbehörden.

In Deutschland erließ die Staatsanwaltschaft Stuttgart im September 2019 einen Bußgeldbescheid gegen Mercedes-Benz wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung, wodurch das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Mercedes-Benz beendet wurde. Im Juli 2021 erließ das Amtsgericht Böblingen Strafbefehle gegen drei Mercedes-Benz Mitarbeiter unter anderem wegen Betrugs, die rechtskräftig geworden sind. Die Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen weitere Mitarbeiter von Mercedes-Benz unter anderem wegen des Verdachts des Betrugs wurden zwischenzeitlich eingestellt.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erließ zwischen 2018 und 2020 nachträgliche Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge und ordnete Rückrufe sowie zum Teil Erstzulassungsstopps an. Im Herbst 2022 und im Dezember 2023 erließ das KBA darüber hinaus weitere Bescheide in Bezug auf Fahrzeuge, die mit verschiedenen EU6- oder EU5-Dieselmotoren ausgestattet sind. Es vertrat dabei jeweils die Auffassung, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten als

unzulässige Abschaltseinrichtungen zu bewerten seien. Die Mercedes-Benz Group vertritt in dieser Frage eine gegenteilige Rechtsauffassung. Gegen die vorgenannten Anordnungen und Feststellungen des KBA hat Mercedes-Benz jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt. Soweit das KBA den Widersprüchen nicht abgeholfen hat, hat Mercedes-Benz die kontroversen Fragen einer gerichtlichen Klärung vor dem zuständigen Verwaltungsgericht zugeführt und entsprechende Klagen erhoben. Ungeachtet dieser Widersprüche und der sich anschließenden Klageverfahren kooperiert der Konzern weiterhin vollumfänglich mit dem KBA. Die vom KBA geforderten Abhilfemaßnahmen wurden von der Mercedes-Benz Group größtenteils fertig entwickelt sowie vom KBA geprüft und genehmigt; die erforderlichen Rückrufe wurden eingeleitet. Für die vom Bescheid aus Dezember 2023 betroffenen Fahrzeuge stehen zum Teil noch Entwicklungen, Prüfungen und Freigaben der Abhilfemaßnahmen aus. 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 deren technischen Elementen. Darüber hinaus befindet sich der Konzern weiterhin auch mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) im Dialog, um die Aufarbeitung der dieselbezogenen Abgasematik 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, aber auch für die britische Marktüberwachungsbehörde DVSA (Driver and Vehicle Standards Agency).

Neben den vorgenannten Behörden führen im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen Behörden verschiedener ausländischer Staaten, insbesondere das südkoreanische Umweltministerium (Ministry of Environment) und die südkoreanische Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission) verschiedene Untersuchungen und/oder Verfahren durch. Hierbei haben diese südkoreanischen Behörden bestimmte Feststellungen getroffen und Sanktionen gegen Mercedes-Benz ausgesprochen, gegen welche Mercedes-Benz Rechtsmittel eingelegt hat. Im gleichen Zusammenhang führen auch nationale Kartellbehörden verschiedener Staaten Untersuchungen durch, so auch die südkoreanische Kartellbehörde, die bestimmte Feststellungen getroffen und Bußgelder gegen einige Automobilhersteller verhängt hat.

Das strafrechtliche Verfahren in Südkorea wurde im Februar 2024 beendet.

Die Mercedes-Benz Group kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den zuständigen Behörden und Institutionen.

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

In einer im September 2020 durch die Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida eingereichten Klage behauptete die Klägerin, dass unter anderem die Mercedes-Benz Group 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. Die Klage wurde im dritten Quartal 2022 abgewiesen. Das gegen diese Entscheidung von der Klägerin eingelegte Rechtsmittel wurde im dritten Quartal 2023 zurückgewiesen. Die Entscheidung ist rechtskräftig und das Verfahren damit beendet.

Verbrauchersammelklagen gegen die Mercedes-Benz Group AG wurden im Februar 2019 in Israel und seit Mai 2020 im Vereinigten Königreich, seit Juni 2020 in den Niederlanden, in Portugal sowie seit November

2022 in Australien gegen die Mercedes-Benz Group AG und weitere Konzerngesellschaften eingereicht. Die Kläger erheben unter anderem den Vorwurf, die Mercedes-Benz Group hätte Vorrichtungen verwendet, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NOx) vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen. Sie behaupten auch, die Mercedes-Benz Group AG hätte Verbraucher im Zusammenhang mit werblichen Aussagen für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge getäuscht. Die Verfahren in England und Wales setzen sich aus mehreren Einzelklagen, die in einer Sammelklage konsolidiert wurden, zusammen. Daneben ist in Schottland eine Sammelklage rechtshängig. Bei diesen Verfahren müssen sich vermeintlich Geschädigte für die Anspruchsdurchsetzung aktiv zur Klage anmelden (Opt-in). Die Kläger der Verbrauchersammelklage in England und Wales erheben darüber hinaus unter anderem den Vorwurf wettbewerbswidrigen Verhaltens in Bezug auf Technologien zur Behandlung von Dieselabgasemissionen.

In Deutschland hat eine Vielzahl von Kunden von Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie behaupten, dass die Fahrzeuge mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissions- oder Verbrauchswerte aufweisen würden. Sie berufen sich dabei insbesondere auf die Rückufanordnungen des KBA (siehe oben). Die Anzahl der anhängigen Klagen ist rückläufig, wobei ein zukünftiger

Anstieg nicht ausgeschlossen werden kann. Die Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. reichte im Juli 2021 eine Musterfeststellungsklage mit gleichartigem Vorwurf beim Oberlandesgericht Stuttgart gegen die Mercedes-Benz Group AG ein. Ziel einer Musterfeststellungsklage ist es, bestimmte Voraussetzungen vermeintlicher Ansprüche von Verbrauchern feststellen zu lassen. Im Anschluss an eine Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs aus dem ersten Quartal 2023 hat der Bundesgerichtshof im zweiten Quartal 2023 entschieden, dass Fahrzeugkäufer einen Schadensersatzanspruch gegen den Hersteller geltend machen können, wenn dieser vorsätzlich oder fahrlässig eine unzulässige Abschalteinrichtung verwendet hat.

Die Mercedes-Benz Group AG und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften halten die vorgenannten anhängigen Klagen für unbegründet und verteidigen sich weiter gegen diese.

Darüber hinaus haben Anleger aus Deutschland und dem Ausland beim Landgericht Stuttgart Klagen auf Schadensersatz wegen der angeblichen Verletzung kapitalmarktrechtlicher Publizitätsvorschriften erhoben (Ausgangsverfahren) und auch außergerichtlich Schadensersatz gefordert. Die Anleger behaupten, die Mercedes-Benz Group 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

Mercedes-Benz Group-Aktien; ehemals Daimler-Aktien) wäre niedriger gewesen, wenn die Mercedes-Benz Group AG pflichtgemäß berichtet hätte. Die Mercedes-Benz Group AG hält die Klagen und außergerichtlichen Forderungen für unbegründet und wird sich gegen diese verteidigen. Im Dezember 2021 hat das Oberlandesgericht Stuttgart in diesem Zusammenhang ein Musterverfahren nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) eingeleitet. In dem Musterverfahren soll eine für die Ausgangsverfahren bindende Entscheidung hinsichtlich gemeinsamer Sachverhalts- und Rechtsfragen getroffen werden. Die Ausgangsverfahren beim Landgericht Stuttgart werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, soweit sie nicht unabhängig von den im Musterverfahren zu entscheidenden Fragen abgewiesen werden können. Die Entscheidung im Musterverfahren ist für die ausgesetzten Ausgangsverfahren verbindlich. Diverse Anleger haben von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Ansprüche in einem insgesamt erheblichen Umfang zum Zweck der Verjährungshemmung zum Musterverfahren anzumelden. Die Mercedes-Benz Group AG ist unverändert der Auffassung, dass sie ihren kapitalmarktrechtlichen Publizitätspflichten ordnungsgemäß nachgekommen ist und verteidigt sich auch in dem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger.

Bilanzielle Bewertung der rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Diesel-Emissionsverhalten

Um die Position der Mercedes-Benz Group 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.

Sonstige rechtliche Verfahren

Seit Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Mercedes-Benz Group AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil sich die Beklagten seit den 1990er Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten. Im Juni 2022 wurden die Verfahren in den USA zugunsten der betroffenen Gesellschaften der Mercedes-Benz Group rechtskräftig abgewiesen. Des Weiteren wurden im Jahr 2023 mehrere Sammelklagen in Kanada durch gerichtlich bestätigte Klagerücknah-

men endgültig beendet. Die Mercedes-Benz Group geht davon aus, dass auch die letzte in Kanada anhängige Klage nicht fortgeführt wird, und wird sich bis zur endgültigen Beendigung gegen diese verteidigen. Diese Entwicklungen verringern das Risiko erheblich, das mit diesen Sammelklagen verbunden ist. Sie qualifizieren daher nicht länger für eine gesonderte Berichterstattung, weshalb die Mercedes-Benz Group über sie künftig nicht länger berichten wird.

Wie bereits berichtet, sind in den USA, Kanada und in Israel Sammelklagen im Zusammenhang mit Takata-Airbags anhängig. Den Klagen liegen Vorwürfe zugrunde, dass Gesellschaften der Mercedes-Benz Group und weitere Beteiligte, 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 machte auch Ansprüche von Automobilverwertern geltend, die behaupteten, einen Schaden erlitten zu haben, weil sie die im Rahmen des Takata-Rückrufs geborgenen Airbag-Gasgeneratoren nicht weiterverkaufen konnten. Diese Klage wurde zeitlich final abgewiesen. Auch die verbliebene Verbrauchersammelklage in den USA gegen die Mercedes-Benz Group AG wurde vollständig, und gegen MBUSA teilweise, abgewiesen. Die Kläger haben gegen die

Klageabweisung bezüglich Mercedes-Benz Group AG Berufung eingelegt; das Verfahren gegen MBUSA ist im Übrigen weiter anhängig. Die Sammelklagen in Kanada wurden seit Februar 2023 durch die Kläger zurückgenommen. In einem der Fälle wurde die Sammelklage endgültig abgewiesen; die formelle gerichtliche Beendigung steht im anderen Fall noch aus. Die Mercedes-Benz Group AG betrachtet die noch anhängigen Klagen weiterhin als unbegründet, und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften werden sich weiter gegen sie verteidigen. Für diesen Sachverhalt wurden Eventualverbindlichkeiten in geringer Höhe angegeben.

Im Oktober 2021 erhob eine Anzahl australischer Mercedes-Benz Händler eine Klage gegen die Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd (»MBAuP«) vor einem Bundesgericht in Australien. Sie behaupten, MBAuP habe den Händlern eine Änderung ihres Geschäftsmodells von einem Händlermodell zu einem Handelsvertretermodell aufgezwungen und habe ihnen dadurch den Goodwill entzogen, den sie sich durch Investitionen in das australische Mercedes-Benz-Vertriebsnetz geschaffen hätten. Sie fordern die Wiedereinsetzung des Händlermodells, alternativ Ersatz der ihnen angeblich entstandenen Schäden. Im August 2023 wies das Gericht die Klage in vollem Umfang ab. Im Januar 2024 legten die Kläger Rechtsmittel gegen die Entscheidung ein. MBAuP hält die Ansprüche für unbegründet und verteidigt sich weiter gegen die Klage.

Seit dem Jahr 2022 ist in den USA eine Sammelklage anhängig, in der Ansprüche auf einen freiwilligen Rückruf gestützt werden, der sich auf bestimmte Mercedes-Benz Fahrzeuge der ML-, GL- und R-Klassen der Modelljahre 2004 bis 2015 aufgrund potentiell korrodierter Bremskraftverstärker bezieht. Die Kläger behaupten unter anderem, dass die Bremskraftverstärker in diesen Fahrzeugen korrodieren und zu einem Verlust an Bremskraft führen könnten. Sie behaupten eine unterbliebene Aufklärung über den vermeintlichen Mangel und machen verschiedene Ansprüche geltend. Eine ähnliche Sammelklage wurde in Israel eingereicht. Die Mercedes-Benz Group hält die Klagen für unbegründet und verteidigt sich gegen sie.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen bezüglich aller rechtlicher Verfahren

Die Mercedes-Benz Group AG und deren Tochterunternehmen bilden Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, soweit eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Diese Rückstellungen sind im Konzernabschluss berücksichtigt und beruhen auf Schätzungen. Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren sind im Konzernabschluss angegeben, wenn sie bewertbar sind. Risiken aus rechtlichen Verfahren sind zum Teil nicht oder nur eingeschränkt abschätzbar. Es ist daher möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder die Mercedes-Benz Group zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Es bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit möglicher Zahlungsmittelabflüsse. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow der Mercedes-Benz Group in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung des Konzerns keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage der Mercedes-Benz Group haben.

31. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Eventualverbindlichkeiten

Zum 31. Dezember 2023 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 2.553 (2022: 4.122) Mio. €. Die Eventualverbindlichkeiten stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit den in Anmerkung 30 beschriebenen rechtlichen Verfahren sowie mit Produktgarantien. Der Rückgang der Eventualverbindlichkeiten ist im Wesentlichen auf die Einstellung der Geschäftsaktivitäten in Russland und den Abgang der Eventualverbindlichkeiten mit Vollzug der Transaktion zurückzuführen.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2023 bestehen vertragliche Verpflichtungen aus dem **Erwerb immaterieller Vermögenswerte, Sachanlagen und vermieteter Gegenstände** von 5.684 (2022: 5.729) Mio. €.

Darüber hinaus gewährte die Mercedes-Benz Group zum 31. Dezember 2023 **unwiderrufliche Kreditzusagen**, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Weitere Informationen über die unwiderruflichen Kreditzusagen können Anmerkung 33 entnommen werden.

32. Finanzinstrumente

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen der Finanzinstrumente des Konzerns sind in der nachfolgenden Tabelle »Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten« dargestellt und enthalten die Konzernwerte, inklusive der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden. Die beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente wurden auf Basis der am Bilanzstichtag zur Verfügung stehenden Marktinformationen ermittelt. Folgende Methoden und Prämissen wurden dabei zugrunde gelegt.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit variablen Zinssätzen wird vereinfachend angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit festen Zinssätzen werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet. Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2023 bzw.

31. Dezember 2022 hätten aufgenommen werden können.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte

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

Die Eigenkapitalanteile werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Eigenkapitalanteile, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind in der Tabelle »Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten« ersichtlich und bestehen im Wesentlichen aus den Anteilen an Sila Nanotechnologies Inc., an Momen-ta Global Limited und an Aston Martin Lagonda Global Holdings Plc. Die übrigen Anteile, die erfolgsneutral

zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, entfallen auf weitere einzeln nicht wesentliche Gesellschaften.

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete verzinsliche Wertpapiere und Eigenkapitalanteile wurden mit Börsenkursen zum Ende der Berichtsperiode bewertet. Sofern öffentliche Notierungen für einzelne Fremd- und Eigenkapitalanteile nicht vorlagen, basiert die Marktwertermittlung auf Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen. Die Marktwerte werden mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle, wie z. B. Discounted-Cash-Flow- oder Multiplikatormodellen, berechnet.

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Diese Finanzinstrumente sowie auch die derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, umfassen:

- Derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Die Bewertung unbedingter Devisentermingeschäfte basiert auf am Markt quotierten Forward-Kurven. Devisenoptionen wurden

mittels Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.

- Derivative Zinssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z. B. Zinsswaps) wurden auf Basis abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows ermittelt, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet.
- Derivative Commodity-Sicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Commodity-Sicherungskontrakte (z. B. Commodity Forwards) wurden auf Basis aktueller Referenzkurse unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge und Ausfallrisiken bestimmt.

Die sonstigen Forderungen und übrigen finanziellen Vermögenswerte werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Finanzierungsverbindlichkeiten

Finanzierungsverbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Die beizulegenden Zeitwerte der Anleihen, Darlehen, Geldmarktpapiere, Einlagen aus dem Direktbankgeschäft und Verbindlich-

keiten aus ABS-Transaktionen werden als Barwerte der zukünftig erwarteten Cash Flows unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Zur Diskontierung werden marktübliche Zinssätze, bezogen auf die entsprechenden Fristigkeiten, verwendet.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Reverse-Factoring-Vereinbarungen führten für den Konzern für die betroffenen Verbindlichkeiten zu keiner Änderung der relevanten Charakteristika einer Verbindlichkeit aus Lieferungen und Leistungen. Insofern fanden keine Umgliederungen dieser Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Finanzierungsverbindlichkeiten statt.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

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

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Für Erläuterungen zu diesen Finanzinstrumenten sowie zu derivativen Finanzinstrumenten, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, wird auf die Ausführungen unter »Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte« verwiesen.

Die sonstigen übrigen finanziellen Verbindlichkeiten werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Weitere qualitative Beschreibungen zur Bilanzierung und zum Ausweis von Finanzinstrumenten (einschließlich derivativer Finanzinstrumente) sind in Anmerkung 1 enthalten.

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Dezember 2023		31. Dezember 2022	
	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert
in Millionen €				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	88.211	89.847	85.549	86.343
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.419	7.419	8.100	8.100
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.972	15.972	17.679	17.679
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.858	6.858	7.060	7.060
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	5.611	5.611	4.460	4.460
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.155	1.155	1.641	1.641
Zu Anschaffungskosten bewertet	92	92	959	959
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.507	1.507	1.439	1.439
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	649	649	671	671
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	858	858	768	768
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	347	347	584	584
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.660	2.660	2.463	2.463
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	3.013	3.013	3.113	3.113
Finanzielle Vermögenswerte	125.987	127.623	125.987	126.781
Finanzierungsverbindlichkeiten	106.517	106.007	109.192	107.417
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.850	12.850	12.204	12.204
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	188	188	171	171
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.115	1.115	2.283	2.283
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	5.852	5.852	5.454	5.454
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.236	4.236	4.481	4.481
Finanzielle Verbindlichkeiten	130.758	130.248	133.785	132.010

Saldierung von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt Derivategeschäfte gemäß den Global-Netting-Vereinbarungen (Rahmenvertrag) der International Swaps and Derivatives Association (ISDA) und anderen vergleichbaren nationalen Rahmenvereinbarungen ab. Diese Vereinbarungen erfüllen jedoch nicht die Kriterien für eine Saldierung in der Konzernbilanz, da sie das Recht zur Saldierung nur im Fall künftiger Ereignisse, wie dem Ausfall oder der Insolvenz des Konzerns oder der Kontrahenten, gewähren.

Die nachstehende Tabelle legt die Buchwerte der erfassten derivativen Finanzinstrumente dar, die den dargestellten Vereinbarungen unterliegen, und zeigt die möglichen finanziellen Auswirkungen einer Saldierung gemäß den bestehenden Global-Netting-Vereinbarungen.

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

	31. Dezember		31. Dezember	
	2023	2022	2023	2022
	Übrige finanzielle Vermögenswerte ¹		Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ²	
in Millionen €				
Brutto- und Nettobeträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	3.007	3.047	1.303	2.454
Beträge aus Global Netting-Vereinbarungen	-1.104	-2.045	-1.104	-2.045
Nettobeträge	1.903	1.002	199	409

1 Die übrigen finanziellen Vermögenswerte, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (siehe Anmerkung 16).

2 Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (siehe Anmerkung 25).

Bemessungshierarchie

Die folgende Tabelle 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 gegenüber dem 31. Dezember des Vorjahres 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.

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

	31. Dezember 2023				31. Dezember 2022			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Verzinsliche Wertpapiere	6.766	6.712	54	-	6.101	5.849	252	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	5.611	5.607	4	-	4.460	4.457	3	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.155	1.105	50	-	1.641	1.392	249	-
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.507	417	406	684	1.439	457	339	643
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	649	59	214	376	671	116	124	431
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	858	358	192	308	768	341	215	212
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	347	-	339	8	584	-	578	6
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.660	-	2.660	-	2.463	-	2.463	-
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte	11.280	7.129	3.459	692	10.587	6.306	3.632	649
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	188	-	188	-	171	-	171	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.115	-	1.115	-	2.283	-	2.283	-
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten	1.303	-	1.303	-	2.454	-	2.454	-

1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.

2 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

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

Die nachfolgende Tabelle zeigt, auf welcher Stufe der Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die in der Konzernbilanz nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, zugeordnet sind.

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

	31. Dezember 2023				31. Dezember 2022			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte								
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	89.847	-	89.847	-	86.343	-	86.343	-
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten								
Finanzierungsverbindlichkeiten	106.007	49.437	56.570	-	107.417	38.729	68.688	-
davon Anleihen	55.046	49.437	5.609	-	52.668	38.729	13.939	-
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	15.696	-	15.696	-	16.839	-	16.839	-
davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	35.265	-	35.265	-	37.910	-	37.910	-

1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.

2 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

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

Bewertungskategorien

Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien¹

	31. Dezember	
	2023	2022
in Millionen €		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	95.472	96.549
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ²	68.976	66.698
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.419	8.100
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	15.972	17.679
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	92	959
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	3.013	3.113
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	2.013	2.409
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.155	1.641
Eigen- und Fremdkapitalanteile	858	768
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	6.607	5.715
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	5.611	4.460
Eigen- und Fremdkapitalanteile	649	671
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte ³	347	584
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	129.451	131.324
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	12.850	12.204
Finanzierungsverbindlichkeiten ⁴	106.517	109.192
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁵	5.848	5.447
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.236	4.481
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ³	188	171

¹ Die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der Tabelle nicht enthalten. Diese Finanzinstrumente sind keiner Bewertungskategorie zugeordnet.

² Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen von 19.235 (2022: 18.851) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

³ Diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

⁴ Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen von 2.207 (2022: 2.645) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

⁵ Hierin nicht enthalten sind Finanzgarantien von 4 (2022: 7) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

Nettogewinne oder -verluste

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

Nettogewinne/-verluste	2023	2022
in Millionen €		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigen- und Fremdkapitalinstrumente	-21	-173
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten ¹	-49	94
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	4	4
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	-	-7
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	-760	-651
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	109	-172

¹ Die Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

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

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten beinhalten Ergebnisse aus Marktwertänderungen.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalinstrumente enthalten Dividendenausschüttungen.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten insbesondere Wechselkurseffekte.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen (inklusive Wertaufholungen) von -406 (2022: -610) Mio. €, die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind. Daneben sind Währungskursgewinne und -verluste enthalten.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbind-

lichkeiten (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) umfassen im Wesentlichen Wechselkurseffekte.

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

Die nachfolgende Tabelle stellt die Gesamtzinserträge und -aufwendungen für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten dar, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Gesamtzinserträge und -aufwendungen	2023	2022
in Millionen €		
Gesamtzinserträge	5.528	4.571
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	5.458	4.550
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	70	21
Gesamtzinsaufwendungen	-2.936	-1.980
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	-2.936	-1.980
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	-

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

Einsatz von Derivaten

Derivative Finanzinstrumente werden bei der Mercedes-Benz Group ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft, aus Refinanzierungsaktivitäten oder aus dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken, die als Risikokategorien definiert wurden. Zur Absicherung werden vor allem Devisentermingeschäfte, Zinsswaps, Zinswährungsswaps, Optionen und Warentermingeschäfte eingesetzt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte.

Absicherungen, bei denen sich die Bewertungseffekte aus Grund- und Sicherungsgeschäft in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung weitestgehend ausgleichen, wurden größtenteils nicht in ein Hedge Accounting einbezogen.

Derivate, die nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen werden, dienen unverändert der Absicherung eines finanzwirtschaftlichen Risikos aus dem operativen Geschäft. Das Sicherungsinstrument wird glattgestellt, wenn das operative Grundgeschäft nicht mehr besteht bzw. erwartet wird.

Erläuterungen zur Absicherung der Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken sind im Kapitel »Finanzmarktrisiken« in Anmerkung 33 enthalten.

Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte

	Währungsrisiko		Zinsrisiko		Rohstoffpreisrisiko	
	Cash Flow Hedges ¹		Cash Flow Hedges ²		Fair Value Hedges ²	
	31. Dezember	31. Dezember	31. Dezember	31. Dezember	31. Dezember	31. Dezember
in Millionen €	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Buchwert der Sicherungsinstrumente						
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	904	442	100	23	33	2
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	760	456	858	1.539	4	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	265	629	7	7	45	36
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	181	376	44	44	573	1.191
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts³	1.877	1.321	-628	1.334	625	-1.820

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

² Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Zinsswaps, Zinswährungsswaps.

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

Cash Flow Hedges und Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe

Die Mercedes-Benz Group designiert Cash Flow Hedges im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreissrisiken. Die Beträge der mit Cash Flow Hedges gesicherten Grundgeschäfte können der folgenden Tabelle entnommen werden.

Der Konzern sichert teilweise auch das Währungsrisiko ausgewählter Beteiligungen durch den Einsatz derivativer oder nicht-derivativer Finanzinstrumente ab. Weder im Berichtsjahr noch im Vorjahr war eine aktive Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe zu verzeichnen.

Cash Flow Hedges und Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe

	2023			2022		
	Währungs- risiko	Zins- risiko	Rohstoff- preisrisiko	Währungs- risiko	Zins- risiko	Rohstoff- preisrisiko
in Millionen €						
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹	-1.879	628	-	-1.319	-1.334	-5
Stand der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (vor Steuern)						
Laufende Absicherungen	1.858	870	-	1.339	1.501	1
Abgebrochene/abgelaufene Absicherungen	42	-	-	-229	-4	-
davon Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	-270			-270		

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

Die Gewinne und Verluste aus Cash Flow Hedges sind in der folgenden Tabelle dargestellt.

Auf den unwirksamen Teil (Hedge-ineffektiver Teil) der Absicherungen entfielen Aufwendungen von 2 (2022: Erträge von 2) Mio. €.

Im Jahr 2022 haben sich Verschiebungen bei Lieferzeitpunkten und -mengen in unterschiedlichen Märkten ergeben, wodurch geplante Fahrzeugverkäufe in vereinzelten Währungen teilweise unwahrscheinlich geworden sind und für diese das Hedge Accounting beendet werden musste.

Dies betraf insbesondere die Währung CNY infolge der COVID-19 Pandemie. Aus der Umgliederung aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung ergaben sich keine wesentlichen Effekte.

Gewinne und Verluste von Cash Flow Hedges und von Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe

	Währungsrisiko		Zinsrisiko	Rohstoffpreisrisiko	
in Millionen €					
	Umsatzerlöse	Umsatzkosten	Umsatzkosten	Zinsaufwendungen	Umsatzkosten
Posten in der Gewinn- und Verlustrechnung, in denen die Umbuchungen enthalten sind					
2023					
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	1.979	-100	-100	-528	-
Umbuchung von Gewinnen/Verlusten aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Gewinn- und Verlustrechnung					
Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	-70	3	-1	-	-
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat	-1.111	-	-13	29	-
2022					
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	1.313	6	152	1.183	5
Umbuchung von Gewinnen/Verlusten aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Gewinn- und Verlustrechnung					
Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	6	-2	-	-	-
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat	1.045	-	-20	31	-

Fair Value Hedges

Der Konzern designiert Fair Value Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken. Die Beträge der mit Fair Value Hedges gesicherten Grundgeschäfte können der nachstehenden Tabelle entnommen werden.

Weder im aktuellen Jahr noch im Vorjahr gab es Ergebnisse, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung mit Fair Value Hedges entfielen.

Fair Value Hedges

	Zinsrisiko	
	2023	2022
in Millionen €		
Buchwerte der gesicherten Grundgeschäfte		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	4.203	3.395
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	14.177	17.943
davon sicherungsbedingte Anpassungen		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	-44	-33
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	-599	-1.192
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹	-625	1.820
Kumulierter Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus inaktiven Sicherungen, der in der Bilanz verbleibt	8	8

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

Rücklagen für derivative Finanzinstrumente

Die nachstehende Tabelle zeigt die Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (ohne Rücklagen für die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe).

Der Stand der Rücklagen für die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe lag bei 189 (2022: 189) Mio. €.

Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente

	Rücklagen für derivative Finanzinstrumente		davon Rücklagen für Hedgekosten	
	2023	2022	2023	2022
in Millionen €				
Stand 1. Januar	984	-642	-1.048	-74
Unrealisierte Gewinne/Verluste vor Steuern	1.168	878	-82	-1.772
Währungsrisiko	1.799	-446	-79	-1.767
Zinsrisiko	-631	1.320	-3	-5
Rohstoffpreisrisiko — Anschaffung von Vorräten	-	4	-	-
Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung vor Steuern	-474	1.490	688	428
Währungsrisiko	-489	1.479	688	428
Zinsrisiko	15	11	-	-
Umgliederung in die Anschaffungskosten nichtfinanzieller Vermögenswerte vor Steuern	35	-83	-51	-42
Währungsrisiko — Beschaffungsvorgänge	37	-74	-51	-42
Rohstoffpreisrisiko — Anschaffung von Vorräten	-2	-9	-	-
Sonstige Veränderungen	-1	-1	1	-1
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und Umgliederungen	-227	-658	-166	413
Stand 31. Dezember	1.485	984	-658	-1.048

Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind

Zum 31. Dezember 2023 hatte die Mercedes-Benz Group derivative Finanzinstrumente mit einer maximalen Laufzeit von 71 bzw. 115 (2022: 57 bzw. 127) Monaten im Bestand, um Währungsrisiken bzw. Zinsrisiken abzusichern.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern im Rahmen des Hedge Accountings einsetzte, um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

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

Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind

	31. Dezember 2023				31. Dezember 2022			
	Fälligkeiten der Nominalbeträge				Fälligkeiten der Nominalbeträge			
	<1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt	<1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt
in Millionen €								
Währungsrisiko	24.200	18.297	50	42.547	27.727	27.945	-	55.672
Zinsrisiko	8.635	27.961	2.795	39.391	5.764	30.967	6.857	43.588
Fair Value Hedges	4.403	13.144	1.593	19.140	4.174	15.229	3.521	22.924
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind								
in der Währung USD	-	-	-	-	1.195	2.813	1.336	5.344
Cash Flow Hedges	4.232	14.817	1.202	20.251	1.590	15.738	3.336	20.664
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind ¹								
in der Währung USD	-	-	-	-	-	2.578	1.336	3.914
Rohstoffpreisrisiko	-	-	-	-	7	-	-	7

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

Durchschnittspreise der Sicherungsinstrumente

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Durchschnittspreise der Sicherungsinstrumente nach Risikokategorien für die wesentlichen Risiken.

Durchschnittspreise Sicherungsinstrumente für wesentliche Risiken

	31. Dezember	
	2023	2022
Währungsrisiko		
USD je €	1,10	1,10
CNY je €	7,29	7,37
GBP je €	0,88	0,87
Zinsrisiko		
Fair Value Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz — €	-2,95 %	-0,95 %
Durchschnittlicher Zinssatz — USD	-2,99 %	-1,46 %
Cash Flow Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz — €	3,72 %	2,08 %
Durchschnittlicher Zinssatz — USD	3,21 %	1,87 %
Rohstoffpreisrisiko		
Platin (in USD je Feinunze)	-	884

33. Management von Finanzrisiken**Allgemeine Informationen über Finanzrisiken**

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der globalen Ausrichtung ist die Mercedes-Benz Group Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Auf der Beschaffungsseite bestehen Preisrisiken z. B. für Rohstoffe und Energie. Aus börsennotierten Beteiligungen resultieren Aktienkursrisiken. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Geschäft (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) resultieren. Ferner bestehen Länder- und Liquiditätsrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts bzw. mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Sofern diese Finanzrisiken eintreten, werden die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Die Mercedes-Benz Group hat interne Richtlinien, die die Prozesse des Risikocontrollings zum Gegenstand haben, den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung

der Finanzaktivitäten, ihrer Abwicklung und Buchführung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen für die Finanzrisiken des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf ausgerichtet, dass die Risiken konzernweit identifiziert und analysiert werden. Ferner zielen sie auf eine geeignete Begrenzung und Kontrolle der Risiken ab sowie auf deren Überwachung mithilfe verlässlicher und moderner Verwaltungs- und Informationssysteme. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Der Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente ein. Diese werden bei der Mercedes-Benz Group ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken genutzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten beziehungsweise dem Liquiditätsmanagement resultieren. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt. Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente und insbesondere über das Volumen der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente sind in Anmerkung 32 enthalten. Die Mercedes-Benz Group beurteilt ihre Finanzrisiken regelmäßig und berücksichtigt dabei auch Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie aktuelle Marktinformationen.

Die von den Planvermögen zur Abdeckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen, die auch Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere umfassen, sind nicht Bestandteil der nachfolgenden quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen des Konzerns enthält Anmerkung 22.

Kreditrisiko

Das Kreditrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlusts, der dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.

Die maximalen Risikopositionen aus finanziellen Vermögenswerten, die grundsätzlich einem Kreditrisiko unterliegen, entsprechen deren Buchwerten zum Bilanzstichtag (ohne Berücksichtigung gegebenenfalls vorhandener Kreditsicherheiten). Des Weiteren besteht ein Ausfallrisiko aus unwiderruflichen Kreditzusagen, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Anspruch genommen sind, sowie aus Finanzgarantien. Die maximale Risikoposition entspricht in diesen Fällen den erwarteten künftigen Auszahlungen.

Die folgende Tabelle zeigt die maximalen Risikopositionen zum Bilanzstichtag.

Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten, unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien¹

		Maximale Risikoposition	
	Anmerkung	2023	2022
in Millionen €			
Liquide Mittel		22.830	24.739
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14	88.211	85.549
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19	7.419	8.100
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	32	2.660	2.463
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	32	347	584
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	32	3.013	3.113
Unwiderrufliche Kreditzusagen		2.476	3.234
Finanzgarantien		284	551

¹ Die in der Tabelle dargestellten Angaben zur maximalen Risikoposition stellen die Konzernwerte, inklusive der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden, dar.

Liquide Mittel

Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen. Bei der Anlage liquider Mittel werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. Die liquiden Mittel werden vorwiegend bei Finanzinstituten mit hoher Bonität inner- und außerhalb Europas, in Schuldverschreibungen deutscher Bundesländer sowie in Geldmarktfonds gehalten. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Die Limits und ihre Ausnutzungen werden laufend überprüft. Diese Überprüfung erfolgt auch unter Berücksichtigung der Einschätzung der Kreditrisiken unserer Kontrahenten durch die Kapitalmärkte. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wird der vorwiegende Teil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten. Damit unterliegen die liquiden Mittel keinem wesentlichen Kreditrisiko und werden im Rahmen des auf dem erwarteten Kreditrisiko basierenden Wertminderungsmodells der Stufe 1 von Finanzinstrumenten gemäß IFRS zugeordnet.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Finanzierungs- und Leasingaktivitäten der Mercedes-Benz Group sind vor allem auf die Absatzunterstützung der Automobilprodukte des Konzerns ausgerichtet. Hieraus resultieren Kreditrisiken, die anhand definierter Standards, Leitlinien und Prozesse überwacht und gesteuert werden. Das Kreditrisiko wird sowohl für Finanzierungs- als auch für Operating Lease- und Finance Lease-Verträge betrachtet. Aus diesem Grund beziehen sich die Angaben zum Kreditrisiko von Mercedes-Benz Mobility auf das gesamte Finanzierungs- und Leasinggeschäft, sofern dies nicht anders kenntlich gemacht ist.

Das Kreditrisiko aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten wird auf Basis des kreditrisikobehafteten Portfolios überwacht. Das kreditrisikobehaftete Portfolio setzt sich aus den Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegenüber Händlern und Endkunden sowie dem kreditrisikobehafteten Teil des Operating Lease-Portfolios zusammen. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen selbst umfassen Ansprüche aus Finance Lease-Verträgen sowie Rückzahlungsansprüche aus Finanzierungsdarlehen. Das Operating Lease-Portfolio wird in den vermieteten Gegenständen in der Konzernbilanz berichtet. Fällige Leasingraten aus Operating Lease-Verträgen werden unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen.

Das Segment Mercedes-Benz Mobility verfügt sowohl auf globaler als auch auf lokaler Ebene über Richtlinien, die den Rahmen für ein effektives Risikomanagement setzen. Gegenstand der Richtlinien sind insbesondere Mindestanforderungen für alle risikorelevanten Prozesse im Kreditgeschäft, die Definition der angebotenen Finanzierungsprodukte, die Einschätzung der Kreditwürdigkeit der Kunden, die Einforderung von Sicherheiten sowie das Vorgehen bei unbesicherten Krediten und bei notleidenden Ansprüchen. Die Begrenzung von Konzentrationsrisiken erfolgt primär über globale Limits, die sich auf Kundenengagements beziehen. Zur Einhaltung dieser Limits wendet die Mercedes-Benz Mobility Genehmigungsstandards und Maßnahmen an, um Konzentrationsrisiken zu vermeiden. Lediglich einem Kunden wurde eine Kreditlinie im Bereich eines Großkredits gewährt. Das Portfolio von Mercedes-Benz Mobility setzt sich aus einer hohen Anzahl von kleinen und mittleren Unternehmen sowie Privatkunden aus mehr als 30 Ländern zusammen. Zum 31. Dezember 2023 betrug der Anteil dieses Segments 72 % des Portfolios.

Im Rahmen seiner Finanzdienstleistungsaktivitäten hält der Konzern für Einzelgeschäfte Kreditsicherheiten, deren Marktwert das tatsächliche Kreditrisiko begrenzt. Der Wert einer Kreditsicherheit hängt in der Regel vom Betrag des finanzierten Vermögenswerts ab. Üblicherweise dienen die finanzierten Fahrzeuge als Kreditsicherheit. Darüber hinaus limitiert Mercedes-Benz Mobility das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten, z. B. durch Anzahlungen von Kunden.

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

Sofern bei Verträgen eine Verschlechterung des Zahlungsverhaltens oder andere Ursachen eines erhöhten Kreditrisikos erkannt werden, werden durch das Forderungsmanagement entweder Maßnahmen mit dem Ziel eingeleitet, die rückständigen Zahlungen des Kunden einzufordern, den finanzierten oder verleasteten Gegenstand wieder in Besitz zu nehmen oder den wertgeminderten Vertrag neu zu verhandeln. Interne Richtlinien zur Durchführung einer Neustrukturierung des Kredit- bzw. Leasingvertrags knüpfen dabei an das Vorliegen von Indikatoren bzw. Kriterien an, die nach der Einschätzung des lokalen Managements weitere Zahlungen in einem Umfang erwarten lassen, sodass die erwarteten Erlöse aus dem neu verhandelten Vertrag insgesamt die erwarteten Erlöse aus sofortiger Inbesitznahme und Wiederverkauf übersteigen. Wesentliche Modifikationen finanzieller Vermögenswerte erfolgten bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen lediglich in seltenen Fällen und unwesentlichen Umfängen.

Die Wertberichtigungsquote sank gegenüber dem Vorjahr insbesondere aufgrund des Verkaufs der russischen Mercedes-Benz Mobility Gesellschaften, für die 2022 sehr hohe Rückstellungen gebildet wurden. Die Ausfallquote stieg gegenüber den sehr niedrigen Werten im Vorjahr an, maßgeblich bedingt durch ein herausforderndes Kreditumfeld in den USA.

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

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren hauptsächlich aus den weltweiten Verkaufsaktivitäten von Fahrzeugen und Ersatzteilen. Das Kreditrisiko beinhaltet das Ausfallrisiko der Kunden, zu denen unter anderem Vertragshändler bzw. Generalvertreter, sonstige Firmenkunden sowie Privatkunden gehören. Um Kreditrisiken zu identifizieren, prüft die Mercedes-Benz Group die Bonität von Kunden. Die Mercedes-Benz Group steuert Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen system- und datenbankgestützt auf Basis konzernweit gültiger interner Richtlinien.

Im jeweiligen Inlandsgeschäft wird ein Großteil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch verschiedene, gegebenenfalls länderspezifische Sicherungsformen abgesichert. Die Sicherungen umfassen z. B. den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kundenanzahlungen.

Im Exportgeschäft beurteilt die Mercedes-Benz Group unter Berücksichtigung des spezifischen Länderrisikos die Bonität der Kunden über einen

internen Ratingprozess. In diesem Zusammenhang werden Jahresabschlüsse und andere relevante Informationen, wie z. B. das Zahlungsverhalten der Generalvertretungen, herangezogen und ausgewertet.

Abhängig von der Bonität der Kunden etabliert die Mercedes-Benz Group Kreditlimits und begrenzt das Kreditrisiko durch folgende Sicherheiten:

- Kreditversicherungen,
- erstklassige Bankgarantien und
- Akkreditive.

Diese Vorgehensweisen sind in einer konzernweit gültigen Exportkreditrichtlinie definiert.

Bei der Bildung einer Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen der Stufe 2 zugeordnet und damit die über die gesamte Laufzeit erwarteten Kreditverluste bereits bei der erstmaligen Erfassung berücksichtigt werden.

Weitere Informationen über die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie den Stand der vorgenommenen Wertberichtigungen können Anmerkung 19 entnommen werden.

Derivative Finanzinstrumente

Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken, die aus dem operativen Geschäft oder aus Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Das Kreditrisiko im Zusammenhang mit Derivaten wird mittels eines Limitsystems gesteuert, das auf der Überprüfung der kontrahentenspezifischen Finanzkraft basiert. Diese Limitierung begrenzt und diversifiziert das Kreditrisiko. Daher ist die Mercedes-Benz Group aus den derivativen Finanzinstrumenten einem Kreditrisiko in nur geringem Ausmaß ausgesetzt. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wurde der Großteil der Derivate mit Kontrahenten abgeschlossen, die ein externes Rating von A oder besser aufweisen.

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Bezogen auf die in den übrigen finanziellen Vermögenswerten enthaltenen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte der Jahre 2023 und 2022 ist die Mercedes-Benz Group in nur geringem Ausmaß einem Kreditrisiko ausgesetzt.

Unwiderrufliche Kreditzusagen

Insbesondere das Segment Mercedes-Benz Mobility ist Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen gegenüber Endkunden und Händlern ausgesetzt. Zum 31. Dezember 2023 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen auf 2.476 Mio. € (2022: 3.234 Mio. €). Kreditzusagen weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr auf und unterliegen auf Basis des aktuellen Kenntnisstands keinem wesentlichen Kreditrisiko.

Finanzgarantien

Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2023 auf 284 (2022: 551) Mio. € und beinhalten zum 31. Dezember 2023 bereits gebildete Verbindlichkeiten von 4 (2022: 7) Mio. €. Finanzgarantien stellen vertragliche Vereinbarungen dar. Dabei garantiert der Konzern als Garantiegeber im Allgemeinen, dass er im Fall der Nichterfüllung der Zahlungsverpflichtung durch den Hauptschuldner dem Garantienehmer den entstandenen Verlust bis zu einer, in der Regel, vertraglich vereinbarten Höhe erstattet.

Länderrisiko

Das Länderrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlusts, der aus der Veränderung politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, z. B. aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot.

Die Mercedes-Benz Group unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Konzerngesellschaften oder Kunden, Kapitalanlagen bei Konzerngesellschaften, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen.

Die Mercedes-Benz Group begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (z. B. für Hartwährungsportfolios von Finanzdienstleistungsgesellschaften). Grundlage des risikoorientierten Länderexposure-Managements bei der Mercedes-Benz Group ist ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder in Risikoklassen eingeteilt werden, wobei sowohl externe Ratings als auch Kapitalmarktinformationen zu Länderrisiken berücksichtigt werden.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt das Risiko, dass ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann.

Die Mercedes-Benz Group steuert ihre Liquidität, indem der Konzern ergänzend zum Zahlungsmittelzufluss aus dem operativen Geschäft in ausreichendem Umfang liquide Mittel vorhält und Kreditlinien bei Banken unterhält. Zusätzlich reduziert auch die Möglichkeit der Verbriefung von Forderungen (ABS-Transaktionen) das Liquiditätsrisiko des Konzerns. Bei den liquiden Mitteln handelt es sich um Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie um verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, über die der Konzern kurzfristig verfügen kann.

Soweit Reverse-Factoring-Vereinbarungen eingegangen werden, haben sie keinen Einfluss auf das Liquiditätsrisiko der Mercedes-Benz Group, da sie eine Vielzahl von Investoren aufweisen und keine Auswirkungen auf die Zahlungsziele der betroffenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben.

Die liquiden Mittel dienen dazu, das Working Capital und die Investitionen zu finanzieren sowie den Finanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts und einen unerwarteten Liquiditätsbedarf abzudecken. Entsprechend internen Richtli-

nien wird das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft grundsätzlich so refinanziert, dass die Finanzierungen eine kongruente Fälligkeitsstruktur zu den vermieteten Gegenständen und Forderungen aus Finanzdienstleistungen aufweisen.

Zum 31. Dezember 2023 betrug die Liquidität der Mercedes-Benz Group 22,8 (2022: 24,7) Mrd. €. Im Jahr 2023 ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse im Zusammenhang mit dem Geschäftsverlauf in den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans. Des Weiteren wirkten insbesondere die erhaltenen Dividenden von Daimler Truck Holding AG und Beijing Benz Automotive Co., Ltd. positiv auf die Liquidität. Zahlungsmittelabflüsse resultierten insbesondere aus getätigten Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen, die gezahlten Ertragsteuern, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG sowie Auszahlungen im Rahmen des Aktienrückkaufprogramms. Des Weiteren ergaben sich negative Effekte aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft bei Mercedes-Benz Mobility.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den täglich die liquiden Mittel zusammengeführt werden. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Gesamtkonzerns sowie einzelner Konzerngesellschaften gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeit-

ten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt die Mercedes-Benz Group grundsätzlich ein breites Spektrum von Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert die Mercedes-Benz Group Geldmarktpapiere, Anleihen (einschließlich Green Bonds), Schuldscheindarlehen oder durch Forderungen besicherte Finanzmarktinstrumente in verschiedenen Währungen. Zusätzlich werden Kreditlinien bei Banken zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt. Mögliche Herabstufungen unseres Ratings könnten sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken. Seit Juli 2018 steht der Mercedes-Benz Group eine mit einem Konsortium internationaler Banken geschlossene syndizierte Kreditlinie mit einem Volumen von 11 Mrd. € zur Verfügung. Sie gewährt der Mercedes-Benz Group zusätzliche finanzielle Flexibilität bis zum Jahr 2025. Die Kreditlinie ist zum 31. Dezember 2023 ungenutzt. Auch die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank werden als weitere Refinanzierungsquelle verwendet.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält auch Anmerkung 24.

Die folgende Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten, den derivativen Finanzinstrumenten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien per 31. Dezember 2023 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen können.

Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹

	Gesamt	2024	2025	2026	2027	2028	≥ 2029
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	117.383	47.842	26.397	16.673	6.559	4.252	15.660
davon Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen (undiskontiert)	2.444	500	430	341	275	217	681
Derivative Finanzinstrumente ³	951	635	197	78	45	-1	-3
davon mit Bruttoausgleich	545	389	111	38	16	-6	-3
Zahlungsmittelabflüsse	19.129	14.157	2.913	1.161	630	220	48
Zahlungsmittelzuflüsse	-18.584	-13.768	-2.802	-1.123	-614	-226	-51
davon mit Nettoausgleich	406	246	86	40	29	5	-
Zahlungsmittelabflüsse	406	246	86	40	29	5	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	12.828	12.826	1	1	-	-	-
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzung und Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien	5.001	4.225	305	192	142	87	50
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.236	4.236	-	-	-	-	-
Unwiderrufliche Kreditzusagen ⁵	2.476	2.476	-	-	-	-	-
Finanzgarantien ⁶	284	284	-	-	-	-	-
	143.159	72.524	26.900	16.944	6.746	4.338	15.707

1 Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen:

(a) Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen. Die Kundeneinlagen der Mercedes-Benz Bank werden deshalb überwiegend als im ersten Jahr fällig angenommen.

(b) Die Zinszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf Basis von Terminzinssätzen ermittelt.

2 Die angegebenen Cash Flows der Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich aus deren undiskontierten Tilgungs- und Zinszahlungen zusammen.

3 Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Zahlungen der derivativen finanziellen Verbindlichkeiten dargestellt.

4 Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.

5 Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.

6 Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.

Finanzmarktrisiken

Die Mercedes-Benz Group ist aufgrund ihrer weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen sowie Rohstoff- und Energiepreisrisiken ausgesetzt. Ferner unterliegt der Konzern Aktienkursrisiken im Zusammenhang mit seinen börsennotierten Beteiligungen.

Das Management von Marktpreisrisiken hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Kurs- oder Preisschwankungen bei Währungen und Zinssätzen auf das Ergebnis der Segmente und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Netto-Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt, auf dessen Basis dann Sicherungsentscheidungen getroffen werden. Diese beinhalten die Wahl der Sicherungsinstrumente, das zu sichernde Volumen sowie den abzusichernden Zeitraum. Die Sicherungsstrategie wird auf Konzernebene vorgegeben und bei den Segmenten einheitlich umgesetzt. Entscheidungsgremium ist ein regelmäßig tagendes Komitee, u.a. für Währungen und für das Asset-Liability-Management (Zinsen). Netto-Exposures bilden die Grundlage der Sicherungsstrategien und werden regelmäßig aktualisiert. Dem Risiko aus kurzfristigen Schwankungen von Rohstoffpreisen begegnet die Mercedes-Benz Group in der Regel durch Preisgleitklauseln in den Lieferverträgen. Weiterhin werden Power Purchase Agreements zur Verminderung von Strompreisrisiken abgeschlossen. Power Purchase Agreements sind Einkaufsverträge für Energiebedarfe,

die z. B. fixe Abnahmepreise des erzeugten Stroms einer bestimmten Anlage zur Erzeugung von Wind- oder Solarstrom umfassen.

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

Da die Reform für EURIBOR sowie USD-, GBP-, CHF- und JPY-LIBOR bereits umgesetzt wurde, wurde die vertragliche Anpassung von Finanzinstrumenten mit entsprechender Zinsreferenz bereits vorgenommen.

Die Umstellung der Referenzzinsen in den Grundgeschäften und Sicherungsinstrumenten erfolgte identisch und ohne wesentlichen zeitlichen Verzug. Die Mercedes-Benz Group sah daher den wirtschaftlichen Zusammenhang und damit die Fortführung der Bilanzierung als Sicherungsbeziehungen zum 31. Dezember 2022 als gegeben an.

Die Nominalvolumina der im Vorjahr betroffenen Sicherungsinstrumente, die in einer Sicherungsbeziehung designed sind, sind in Tabelle »Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind« in Anmerkung 32 ersichtlich.

Die Auswirkung der Anwendung der neuen Zinssätze auf den Konzernabschluss wird fortlaufend geprüft. Darüber hinaus bereitet die Mercedes-Benz Group die relevanten IT-Systeme für die Durchführung von Finanztransaktionen auf Basis der neuen Indizes vor. Unsicherheit besteht noch bezüglich künftiger Marktstandards bei den Zinskonventionen für einzelne Finanzprodukte (Cash-Produkte und Zinsderivate), welche auf die neuen Risk-Free-Rates referenzieren. Im Zuge der IBOR-Reform im Vorjahr noch nicht umgestellte Verträge (USD-LIBOR) beliefen sich zum 31. Dezember 2022 auf 4.790 Mio. € bei den finanziellen Verbindlichkeiten und auf 9.258 Mio. € bei den Derivaten.

Als Teil des Risikomanagementsystems setzt die Mercedes-Benz Group Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig das Risiko aus Änderungen von Marktrisikofaktoren wie Wechselkursen, Zinssätzen und bestimmten Rohstoffpreisen gemessen, indem bei Vorgabe eines Konfidenzniveaus und einer Halteperiode ein potenzieller Verlust berechnet wird.

Der Ermittlung des Value-at-Risk liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- Potenzielle Verluste beziehen sich auf Marktwertänderungen und
- das Konfidenzniveau beträgt 99 % bei einer Halteperiode von fünf Tagen.

Die Mercedes-Benz Group ermittelt auf Konzernebene den Value-at-Risk aus Wechselkurs- und aus Zinsänderungsrisiken über den Varianz-Kovarianz-Ansatz. Der Value-at-Risk-Bestimmung bei Rohstoffsicherungskontrakten liegt methodisch eine Monte-Carlo-Simulation zugrunde.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder laufzeit-spezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, die dem RiskMetrics™-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowerts am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value-at-Risk an.

Bei der Monte-Carlo-Simulation werden mithilfe von Zufallszahlen mögliche Änderungen der Marktrisikofaktoren passend zu den aktuellen Marktvolatilitäten generiert. Die Veränderungen der Marktrisikofaktoren erlauben eine mögliche Wertänderung des Portfolios, über die Halteperiode hinweg, zu berechnen. Eine vielfache Wiederholung des Simulationslaufs führt zu einem Verteilungsbild für die Portfoliowertänderungen. An diesem ist wiederum derjenige Portfoliowertverlust als Value-at-Risk abzulesen, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird.

Wechselkursrisiko

Transaktionsrisiko und Management von Währungsrisiken

Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows Risiken aus Wechselkursschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem US-Dollar, dem Chinesischen Renminbi, dem Britischen Pfund sowie anderen Währungen wie zum Beispiel Währungen von Wachstumsmärkten, und dem Euro. Im operativen Fahrzeuggeschäft entsteht das Wechselkursrisiko primär dann, wenn die Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die zugehörigen Kosten anfallen (Transaktionsrisiko). Beim Tausch der Umsatzerlöse in die Währung, in der die Kosten anfallen, kann der Fall eintreten, dass nach einer zwischenzeitlichen Währungsabwertung die getauschten Beträge die Kosten nicht mehr decken. Die Exposures bilden den Ausgangspunkt für die Analyse des Währungskursrisikos

auf Konzernebene. Darüber hinaus ist der Konzern einem indirekten Transaktionsrisiko über seine at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgesetzt.

Das gesamte Währungsexposure des Konzerns wird durch natürliche Hedges reduziert, die darin bestehen, dass sich die Fremdwährungsexposures aus dem operativen Geschäft verschiedener Gesellschaften und Segmente über den Konzern hinweg partiell ausgleichen. In Höhe der ausgeglichenen Position sind damit keine Absicherungsmaßnahmen nötig. Um eine weitere, natürliche Absicherung gegen das verbleibende Transaktionsrisiko zu erzielen, ist die Mercedes-Benz Group grundsätzlich bestrebt, die Auszahlungen vorzugsweise in den Währungen zu erhöhen, in denen Nettoeinzahlungsüberschüsse bestehen.

Um die Auswirkung von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft (zukünftige Transaktionen) zu reduzieren, bewertet die Mercedes-Benz Group fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Anteil dieses Risikos durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente ab. Die Wechselkursrisiken sowie deren Absicherung mithilfe von Derivaten werden durch ein Gremium gesteuert, dem Vertreter der relevanten Segmente und Zentralfunktionen angehören. Die Treasury-Organisation aggregiert Wechselkurspositionen der Konzerngesellschaften und operativen Bereiche und setzt die Entscheidungen des Gremiums zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Im Fall von Übersicherungen durch Exposureveränderungen werden die

Absicherungen in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Außerdem werden die Sicherungsbeziehungen auf eine gegebenenfalls notwendige Beendigung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen überprüft.

Die Mercedes-Benz Group verwendet generell eine Stufenmethodik, mit der angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festgelegt werden. Hierbei werden entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Cash Flows in der Zukunft liegen. Der Absicherungshorizont ist hierbei in natürlicher Weise durch die Planungsunsicherheit weit in der Zukunft liegender Cash Flows sowie gegebenenfalls aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit geeigneter Währungskontrakte begrenzt. Die Anwendung der Stufenmethodik soll Risiken für den Konzern aus ungünstigen Wechselkursänderungen eingrenzen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf Basis der Stufenmethodik und je nach Markteinschätzung bestimmt das Gremium den Absicherungszeitraum - in der Regel zwischen einem und fünf Jahren - sowie die durchschnittlichen Absicherungsquoten. Zum Jahresende 2023 wies das Währungsmanagement für das Kalenderjahr 2024 eine offene Position im Automobilgeschäft von 35 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar und eine offene Position von 29 % der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Britischen Pfund aus, während die geplanten Cash

Flows in Chinesischen Renminbi mit einer offenen Position von 4 % nahezu vollständig abgesichert waren.

Zur Sicherung der Währungsrisiken des operativen Fahrzeuggeschäfts werden im Wesentlichen Fremdwährungstermingeschäfte und Fremdwährungsoptionen eingesetzt. Die Richtlinien der Mercedes-Benz Group sehen eine Mischung der Finanzinstrumente je nach Markteinschätzung vor. Das Wechselkursrisiko aus diesen derivativen Finanzinstrumenten wird mit dem Value-at-Risk gemessen.

Nachfolgende Tabelle zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk der Wechselkursrisiken für die Jahre 2023 und 2022 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente, die vor allem in Bezug auf das operative Fahrzeuggeschäft abgeschlossen wurden, sowie der zu den Quartalsenden bestehenden Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die sonstigen, den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten, da es sich um vorhergesagte Cash Flows handelt. Siehe auch Tabelle »Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind« in Anmerkung 32.

Hedge Accounting

Bei der Designation der verwendeten derivativen Währungssicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 eingesetzt. Darüber hinaus stimmen Volumen und Währung von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Fälligkeiten überein. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Währung, Volumen und Fälligkeiten sicher. Optionsprämien und Forward-Komponenten werden grundsätzlich nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und bei Fälligkeit des Grundgeschäfts in der Gewinn- und Verlustrechnung oder als Anpassung der Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte berücksichtigt. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Wechselkursrisikos entsprechen.
- Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

Wir verweisen hierzu auf die Tabelle »Cash Flow Hed-
ges und Absicherungen von Nettoinvestitionen in aus-
ländische Geschäftsbetriebe« in Anmerkung 32. In den
Jahren 2023 und 2022 ergaben sich keine wesentlichen
Ergebniseffekte.

Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko, das Zinsänderungsrisiko und das Rohstoffpreisrisiko

	2023				2022			
	Jahresende	Hoch	Tief	Durch- schnitt	Jahresende	Hoch	Tief	Durch- schnitt
in Millionen €								
Wechselkursrisiko	612	1.109	539	711	814	1.372	814	1.007
Zinsänderungsrisiko	189	295	175	214	275	492	275	351
Rohstoffpreisrisiko	-	-	-	-	-	4	-	2

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssiche-
rungen wurde im Jahr 2023 im Wesentlichen durch
einen Rückgang des Volumens der Sicherungsgeschäfte
und der Volatilitäten bestimmt.

Liquiditätsanlagen oder -aufnahmen des Konzerns
werden grundsätzlich so gewählt, dass mögliche Wäh-
rungsrisiken minimiert werden. Sollten Transaktionsri-
siken im Zusammenhang mit den Liquiditätsanlagen
oder den Verbindlichkeiten in fremden Währungen
aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des
Konzerns an Geld- und Kapitalmärkten entstehen, wer-
den diese in der Regel – gemäß einer internen Richtli-
nie – zum Zeitpunkt des Investments bzw. der Refinan-
zierung durch geeignete derivative Finanzinstrumente

(z. B. Zins-Währungs-Swaps) gegen Währungsrisiken
gesichert.

Dadurch, dass sich Währungsrisiken aus Liquiditätsan-
lagen oder Verbindlichkeiten in fremden Währungen
aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des
Konzerns sowie diesbezüglich eingesetzter derivativer
Finanzinstrumente in der Regel vollständig ausgleichen,
wurden diese Finanzinstrumente nicht in die dargestell-
te Value-at-Risk-Berechnung einbezogen.

**Effekte aus der Währungsumrechnung
(Translationsrisiko)**

Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses
werden die Erträge und Aufwendungen sowie die Ver-
mögenswerte und Schulden von Tochterunternehmen,
die außerhalb der Eurozone ansässig sind, in Euro um-
gerechnet. Dadurch können Änderungen der Wechsel-
kurse von einer Berichtsperiode zur anderen signifikante
Umrechnungseffekte verursachen, z. B. in Bezug auf
die Umsatzerlöse, das Segmentergebnis (EBIT) sowie
die Vermögenswerte und Schulden des Konzerns. Im
Unterschied zum Transaktionsrisiko wirkt sich das
Translationsrisiko jedoch nicht zwangsläufig auf zu-
künftige Cash Flows aus.

Das Eigenkapital des Konzerns spiegelt die wechselkursbedingten Buchwertänderungen wider. Die Mercedes-Benz Group sichert sich gegen das Translationsrisiko in der Regel nicht ab.

Zinsänderungsrisiko

Die Mercedes-Benz Group nutzt ein breites Spektrum zinssensitiver Finanzinstrumente, um die Liquiditätsanforderungen der Mercedes-Benz Group zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinssensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten, die von Mercedes-Benz Mobility betrieben werden. Die von den Mercedes-Benz Mobility Gesellschaften mit Kunden abgeschlossenen Verträge begründen vorwiegend festverzinsliche Forderungen. Gemäß den Konzernrichtlinien werden die zinstragenden Vermögenswerte grundsätzlich kongruent hinsichtlich Zins- und Liquiditätsbindung refinanziert, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist. In ausgewählten, entwickelten Märkten verzichtet Mercedes-Benz Mobility im Rahmen der Refinanzierung in eng begrenztem Umfang auf eine Fristenkongruenz in der Zinsbindung, um Marktchancen zu nutzen. Hierdurch entsteht für den Konzern ein Zinsänderungsrisiko.

Das Zinsänderungsrisiko wird durch ein Gremium aus Vertretern der relevanten Segmente und aus Zentralfunktionen über Zielvorgaben für die Zinsrisikoposition gesteuert. Die Treasury-Organisation ist gemeinsam mit den lokalen Mercedes-Benz Gesellschaften für die Umsetzung der festgelegten Zielvorgaben verantwort-

lich. Getrennt davon überprüft das Treasury Controlling beziehungsweise das Controlling & Reporting von Mercedes-Benz Mobility monatlich, ob die Zielvorgaben eingehalten werden. Um die festgelegten Zielvorgaben in Bezug auf Fälligkeiten und Zinsbindung zu erreichen, setzt der Konzern auch derivative Finanzinstrumente (zum Beispiel Zinsswaps) ein. Die Beurteilung der Zinsrisikoposition basiert entsprechend auf einer fristengerechten Gegenüberstellung der Aktiva und Passiva unter Einbeziehung der relevanten Zinsderivate.

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung der automobilen Geschäftsfelder sowie des Liquiditätsmanagements eingesetzt. Die Mercedes-Benz Group steuert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für die automobilen Geschäftsfelder und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Die Tabelle »Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko, das Zinsänderungsrisiko und das Rohstoffpreisrisiko« zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko der Jahre 2023 und 2022 für die zinssensitiven originären und derivativen Finanzinstrumente des Konzerns, einschließlich der Finanzinstrumente des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, bei denen die Mercedes-Benz Group als Leasingnehmer auftritt, werden im Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko nicht berücksichtigt. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet.

Die Veränderung des Value-at-Risk der zinssensitiven Instrumente war im Jahresverlauf 2023 im Wesentlichen durch die Entwicklung der Zinsvolatilitäten bestimmt.

Hedge Accounting

Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 eingesetzt. Darüber hinaus stimmen die Volumina, Zinskurven und Währungen sowie Laufzeiten von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument grundsätzlich überein. Im Fall kombinierter derivativer Instrumente zur Zins-Währungssicherung wird der Basisaufschlag aus der Währungssicherung nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Zinsen, Laufzeiten und Nennbeträgen sicher. Bei der Absicherung für ABS-Transaktionen von Privatplatzierungen erfolgt teilweise die Risikoabsicherung der Marktzinskomponente, die historisch im Durchschnitt mehr als 70 % der Wertänderung der Gesamtverzinsung abdeckt. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung unter Anwendung der Methode der hypothetischen Derivate beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Zinsrisikos entsprechen.
- Keine perfekte Passung bei einzelnen Parametern der gesicherten Grundgeschäfte und den verwendeten Sicherungsinstrumenten.
- Aufschläge in Sicherungsinstrumenten zur Absicherung von ABS-Transaktionen.

In den Jahren 2023 und 2022 ergaben sich keine wesentlichen Ergebniseffekte.

Commodity-Preisrisiko

Die Mercedes-Benz Group ist Risiken aus der Änderung von Marktpreisen (z. B. für Rohstoffe und Energie) ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Dem Risiko aus kurzfristigen Schwankungen dieser Marktpreise begegnet die Mercedes-Benz Group in der Regel durch kurz- und mittelfristige Preisgleitklauseln oder die Fixierung von Einkaufspreisen in den Lieferverträgen. Die Mercedes-Benz Group schließt z. B. Power Purchase Agreements für Wind- und Solarenergie ab, um sich vor Schwankungen der Energiepreise abzusichern und einen langfristigen, nachhaltigen Bezug von Strom zu sichern.

Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken aus dem geplanten Bezug von Edelmetallen wurde durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesichert. Die Mercedes-Benz Group entschied sich, die Sicherungsstrategien für Edelmetalle bis auf Weiteres auszusetzen. Die bis dahin bestehenden Sicherungen sind im Jahr 2023 ausgelaufen.

Die Tabelle »Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko, das Zinsänderungsrisiko und das Rohstoffpreisrisiko« zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk des Jahres 2022 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten.

Derivative Finanzinstrumente ohne Hedge Accounting

Die Nominalvolumina von Sicherungsinstrumenten, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind, betragen im Berichtsjahr 9 (2022: 12) Mrd. € für Derivate zur Absicherung von Zinsrisiken und 13 (2022: 15) Mrd. € für Derivate zur Absicherung von Wechselkursrisiken sowie 644 (2022: 644) Mio. € für Derivate zur Absicherung von Marktpreisrisiken (Energie und Rohstoffe).

Aktienkursrisiko

Die Mercedes-Benz Group besitzt überwiegend Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden und zum Teil at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden, wie z. B. die Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG und der BBAC. Diese Anlagen werden deshalb nicht in einer Marktrisikoaanalyse des Konzerns berücksichtigt.

34. Segmentberichterstattung

Berichtete Segmente

Der Konzern umfasst die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility.

Die Darstellung der Segmente entspricht der internen Organisations- und Berichtsstruktur. Die Fahrzeugsegmente entwickeln und produzieren Premium- und Luxusfahrzeuge sowie Transporter. Das Markenportfolio des Segments Mercedes-Benz Cars umfasst neben der Marke Mercedes-Benz auch die Marken Mercedes-AMG und Mercedes-Maybach sowie die Produktmarke G-Klasse. Mercedes me bietet Zugang zu den digitalen Diensten von Mercedes-Benz Cars. Bei Mercedes-Benz Vans erfolgt der Vertrieb der Transporter unter der Marke Mercedes-Benz. Darüber hinaus bieten die Fahrzeugsegmente entsprechende Ersatzteile und Zubehör an.

Das Segment Mercedes-Benz Mobility unterstützt weltweit den Absatz der Automobilmarken der Mercedes-Benz Group. Das Angebot beinhaltet vor allem maßgeschneiderte Mobilitäts- und Finanzdienstleistungen: von Leasing- und Finanzierungsangeboten für Endkunden und Händler sowie die Versicherungen über flexible Abo- und Mietmodelle bis hin zum Flottenmanagement für gewerbliche Kunden, welches vor allem über die Marke Athlon erfolgt. Darüber hinaus ist Mercedes-Benz Mobility im Bereich innovativer und digita-

ler Mobilitätsdienstleistungen, nahtloser Zahlungsmethoden und dem Ausbau der Ladeinfrastruktur tätig.

Überleitung

In der Überleitung werden Funktionen und Services der Konzernzentrale sowie nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen (z. B. Daimler Truck Holding AG) ausgewiesen. Darüber hinaus sind in der Überleitung zentral verantwortete Sachverhalte sowie Ergebniseffekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten enthalten.

Interne Steuerung und Berichterstattung

Die interne Steuerung und Berichterstattung in der Mercedes-Benz Group basiert grundsätzlich auf den in Anmerkung 1 beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS.

Die in der internen Steuerung und Berichterstattung verwendete Konzernergebnisgröße stellt das EBIT dar. Das EBIT setzt sich aus dem Bruttoergebnis vom Umsatz, den Vertriebs-, den allgemeinen Verwaltungs-, den Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen, dem Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen und dem übrigen Finanzergebnis zusammen.

In begründeten Einzelfällen werden Effekte auf die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, Konzernbilanz und Konzern-Kapitalflussrechnung nicht gemäß einer rechtlichen Sicht dem entsprechenden Segment zugeordnet, sondern der Segmentausweis folgt einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise.

Erlöse zwischen den Segmenten werden prinzipiell zu marktgerechten Preisen berechnet.

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

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte. Die Vermögenswerte der Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte im Zusammenhang mit Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus.

Die Segmentschulden beinhalten grundsätzlich alle Schulden. Die Schulden der Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die mit den Operating Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwertrisiken des Konzerns werden grundsätzlich von den Segmenten getragen, die die Leasingfahrzeuge hergestellt haben. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility; die Bedingungen variieren je nach Segment und Region.

Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und vermietete Gegenstände.

Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachinvestitionen stellen die zahlungswirksamen Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen dar, soweit sie nicht aktivierte Fremdkapitalkosten oder Geschäftswerte betreffen.

Abschreibungen können neben den planmäßigen Abschreibungen auch Wertminderungen enthalten, soweit sie nicht Wertminderungen auf Geschäftswerte nach IAS 36 betreffen.

Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten sind in den Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Abschreibungen auf Sachanlagen nicht enthalten.

Die Segmentinformationen für die Jahre 2023 und 2022 stellen sich wie folgt dar.

Segmentinformationen

	Mercedes-Benz Cars		Mercedes-Benz Vans		Mercedes-Benz Mobility		Summe Segmente		Überleitung		Mercedes-Benz Group	
in Millionen €	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Außenumsatzerlöse	107.805	107.067	19.661	16.719	25.752	26.231	153.218	150.017	-	-	153.218	150.017
Konzerninterne Umsatzerlöse	4.951	4.534	627	498	966	723	6.544	5.755	-6.544	-5.755	-	-
Umsatzerlöse gesamt	112.756	111.601	20.288	17.217	26.718	26.954	159.762	155.772	-6.544	-5.755	153.218	150.017
Segmentergebnis (EBIT)	14.224	16.340	3.138	1.897	1.302	2.428	18.664	20.665	996	-207	19.660	20.458
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.355	1.586	126	122	-155	-209	1.326	1.499	803	233	2.129	1.732
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-338	457	-98	86	-	2	-436	545	-1	-	-437	545
Segmentvermögenswerte	93.435	91.908	10.486	10.036	145.057	142.524	248.978	244.468	-8.152	-8.138	240.826	236.330
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	3.922	4.479	325	328	208	271	4.455	5.078	8.649	8.452	13.104	13.530
Segmentsschulden	51.668	51.964	9.232	9.025	132.043	128.948	192.943	189.937	-11.813	-12.290	181.130	177.647
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	14.939	12.687	1.570	1.295	13.541	11.277	30.050	25.259	-225	-173	29.825	25.086
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	4.055	3.197	372	179	50	43	4.477	3.419	-9	-1	4.468	3.418
davon Sachinvestitionen	3.345	3.265	351	199	49	18	3.745	3.482	-	-1	3.745	3.481
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	7.386	7.213	608	620	5.778	6.130	13.772	13.963	-75	-72	13.697	13.891
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	2.232	2.143	159	186	64	68	2.455	2.397	4	3	2.459	2.400
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	3.893	3.800	261	266	50	56	4.204	4.122	-	-1	4.204	4.121

Überleitung

Die folgende Tabelle zeigt die Überleitung des EBIT gemäß der Segmentberichterstattung auf die Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung.

Überleitung EBIT auf Konzernwerte

	2023	2022
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	18.664	20.665
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	803	233
Sonstige Überleitungs-posten	55	-458
Eliminierungen	138	18
EBIT gemäß Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung	19.660	20.458

Das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** beinhaltet den positiven Ergebnisbeitrag von 797 (2022: 226) Mio. € an der Daimler Truck Holding AG.

Die Zeile **sonstige Überleitungs-posten** beinhaltet weitere zentral verantwortete Sachverhalte. Im Vorjahr waren Aufwendungen im Zusammenhang mit der Veräußerung einzelner Beteiligungen und Geschäftsaktivitäten an die Daimler Truck Holding AG oder deren Tochterunternehmen enthalten.

Die Überleitung der Segmentvermögenswerte und -schulden auf die relevanten Konzerngrößen ergibt sich aus der nachstehenden Tabelle.

Überleitung der Segmentvermögenswerte und -schulden auf die Konzernwerte

	2023	2022
in Millionen €		
Summe Segmentvermögenswerte	248.978	244.468
At-equity bewertete Finanzinvestition in DTHAG	8.425	8.199
Übrige at-equity bewertete Finanzinvestitionen ¹	224	253
Vermögenswerte aus Ertragsteuern ²	3.448	3.107
Sonstige Überleitungs-posten und Eliminierungen	-20.249	-19.697
Konzern-Segmentvermögenswerte	240.826	236.330
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ²	22.196	23.685
Summe Konzern-Aktiva	263.022	260.015
Summe Segmentschulden	192.943	189.937
Schulden aus Ertragsteuern ²	8.226	7.614
Sonstige Überleitungs-posten und Eliminierungen	-20.039	-19.904
Konzern-Segmentschulden	181.130	177.647
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ²	-10.924	-4.172
Konzern-Eigenkapital	92.816	86.540
Summe Konzern-Passiva	263.022	260.015

¹ Beinhaltet im Wesentlichen den At-equity-Buchwert an BAIC Motor.

² Soweit diese nicht auf Mercedes-Benz Mobility entfallen.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswerts angegeben.

Die Außenumsätze und langfristigen Vermögenswerte nach Regionen sind in nachstehender Tabelle dargestellt.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

	Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte	
	2023	2022	2023	2022
in Millionen €				
Europa	61.895	56.487	64.719	61.983
davon Deutschland	25.799	23.085	46.511	45.587
Nordamerika	40.488	40.091	18.430	19.722
davon USA	36.041	35.829	16.526	17.883
Asien	43.382	45.558	1.497	1.625
davon China	25.284	27.324	507	537
Übrige Märkte	7.453	7.881	749	1.341
	153.218	150.017	85.395	84.671

35. Kapitalmanagement

Die Grundlage für das Kapitalmanagement in der Mercedes-Benz Group stellen die Net Assets und der Value Added dar. Obwohl einzelne Gesellschaften des Segments Mercedes-Benz Mobility den Eigenkapitalanforderungen der jeweiligen Bankenaufsicht unterstehen, unterliegt die Mercedes-Benz Group AG keinen externen Mindestkapitalanforderungen.

Die Ermittlung der Net Assets des Konzerns erfolgt über die Vermögenswerte und die Schulden der Segmente nach IFRS. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden sämtliche Vermögenswerte, Verbindlichkeiten und Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung des Segments Mercedes-Benz Mobility erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals. Die Kapitalbindung des Konzerns beinhaltet zusätzlich die Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige zentrale Posten und Eliminierungen.

Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres berechnen sich aus dem Durchschnitt der Quartale. Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals.

Durchschnittliche Net Assets

	2023	2022
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars	41.407	38.189
Mercedes-Benz Vans	1.253	885
Mercedes-Benz Mobility ¹	13.774	14.466
Net Assets der Segmente	56.434	53.540
At-equity bewertete Finanzinvestition in DTHAG	8.221	8.078
Übrige at-equity bewertete Finanzinvestitionen ²	253	303
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ³	-5.159	-3.818
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen ³	94	422
Net Assets Mercedes-Benz Group	59.843	58.525

1 Eigenkapital.

2 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

3 Soweit nicht Mercedes-Benz Mobility zugeordnet.

Die auf die durchschnittlichen Net Assets des Konzerns anfallenden Kapitalkosten fließen in den Value Added ein. Der Value Added zeigt, in welchem Umfang der Konzern den Verzinsungsanspruch seiner Kapitalgeber erwirtschaftet bzw. übertrifft und damit Wert schafft. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets und damit der Kapitalkostensatz wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Eigen- und Fremdkapitalgeber für ihr investiertes Kapital erwarten. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz, der für die interne Kapitalsteuerung verwendet wird, bei 9% nach Steuern.

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

36. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (unverwässert) und das Ergebnis je Aktie (verwässert) berechnen sich auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG. Der Ergebnisanteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG (unverwässert und verwässert) beläuft sich auf 14.261 (2022: 14.501) Mio. €. Der gewogene Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien (unverwässert und verwässert) beträgt 1.059,6 (2022: 1.069,8) Mio. Stück. Der Rückgang des gewogenen Durchschnitts der im Umlauf befindlichen Aktien ist auf das am 16. Februar 2023 vom Vorstand beschlossene Aktienrückkaufprogramm zurückzuführen.

37. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als nahestehende Unternehmen oder Personen werden assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierte Tochterunternehmen bezeichnet sowie Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik der Mercedes-Benz Group ausüben. Letztere umfassen alle Personen in Schlüsselpositionen sowie deren nahe Familienangehörige.

In der Mercedes-Benz Group sind dies die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats und deren nahe Familienangehörige.

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden grundsätzlich zu marktüblichen Bedingungen ausgeführt.

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen

	Erträge aus erbrachten Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Erträge		Aufwendungen aus empfangenen Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Aufwendungen		Forderungen und Nutzungsrechte		Verbindlichkeiten und Rückstellungen ¹	
	2023	2022	2023	2022	2023	31. Dezember 2022	2023	31. Dezember 2022
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	16.800	18.601	2.337	2.653	4.351	4.842	541	557
davon Daimler Truck	943	1.120	1.751	2.120	1.682	2.262	299	332
davon LSHAI	9.257	9.641	287	232	1.227	887	12	23
davon BBAC	6.581	7.821	298	300	1.396	1.646	221	195
Gemeinschaftsunternehmen	469	639	31	32	223	93	17	1
Von nahestehenden Personen beherrschte Unternehmen	-	-	185	-	-	-	65	-

¹ Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Unternehmen.

Assoziierte Unternehmen

Die Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen betreffen im Wesentlichen die in der Überleitung ausgewiesene Daimler Truck Holding AG (Daimler Truck) sowie die Gesellschaften LSH Auto International Limited (LSHAI) und Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC), die dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet sind.

Zwischen der Mercedes-Benz Group und **Daimler Truck** gibt es zahlreiche Beziehungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, wie Käufe und Verkäufe von Gütern und Dienstleistungen sowie Leasingvereinbarungen. Zudem werden übergangsweise Dienstleistungen aus Zentralfunktionen erbracht, die in den sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten sind.

Die vermieteten Gegenstände des Segments Mercedes-Benz Mobility enthalten von Daimler Truck produzierte Nutzfahrzeuge, die von externen Händlern oder anderen, nicht mit der Mercedes-Benz Group verbundenen Dritten, erworben wurden. Für diese vermieteten Gegenstände erhält Mercedes-Benz Mobility in der Regel eine Restwertgarantie von Daimler Truck im Zusammenhang mit der Verpflichtung, die jeweiligen Nutzfahrzeuge an Daimler Truck zurückzugeben. Zum 31. Dezember 2023 betrug diese Garantie 37 (31. Dezember 2022: 66) Mio. €.

Zusätzlich wird von Mercedes-Benz Mobility in einzelnen Märkten das Leasing- und Absatzfinanzierungsge-

schäft für Nutzfahrzeuge von Daimler Truck weitergeführt. Mercedes-Benz Mobility erwirbt zu diesem Zweck die Fahrzeuge von Daimler Truck und vermietet diese an den Endkunden. Soweit eine verpflichtende Fahrzeugrückgabe an Daimler Truck vereinbart ist, wird ein Leasingvertrag (Headlease) zwischen Mercedes-Benz Mobility und Daimler Truck abgebildet. Der Vertrag zwischen Mercedes-Benz Mobility und dem Endkunden stellt diesbezüglich einen Untermietvertrag (Sublease) dar. In den in der Tabelle dargestellten Forderungen und Nutzungsrechten sind Ansprüche auf den Rückkauf von Fahrzeugen von 1.121 (31. Dezember 2022: 1.312) Mio. € enthalten, die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen sind, sowie Nutzungsrechte von 268 (31. Dezember 2022: 548) Mio. € gegenüber Daimler Truck, die im Vermietvermögen ausgewiesen sind. Diese Nutzungsrechte wurden im Jahr 2023 planmäßig um 217 (2022: 399) Mio. € abgeschrieben.

Darüber hinaus hält die Mercedes-Benz Group Minderheitenanteile an von der Daimler Truck Group beherrschten Immobiliengesellschaften von 207 (31. Dezember 2022: 162) Mio. €, die als Fremdkapitalinstrumente in den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden.

Außerbilanzielle Verpflichtungen gegenüber der Daimler Truck Group betrugen zum 31. Dezember 2023 110 (31. Dezember 2022: 310) Mio. €.

Gemeinschaftsunternehmen

Am 12. Mai 2022 vereinbarte die Mercedes-Benz AG in einem Vertrag mit PSA Automobiles SA, Opel Automobile GmbH, Saft EV SAS und Saft Groupe den Erwerb eines Anteils von 33,33 % an **Automotive Cells Company SE (ACC)** durch Kapitaleinlage von rund 390 Mio. €. Zudem verpflichtete sich der Konzern zur Bereitstellung weiterer Mittel von bis zu 410 Mio. €. Der Einstieg beim europäischen Batteriezellenhersteller ACC erfolgte, um die Entwicklung und Produktion von Hochleistungsbatteriezellen und -modulen im Zuge der Transformation hin zu einer nachhaltigen Geschäftsstrategie voranzutreiben. Die Anteile an dem Gemeinschaftsunternehmen ACC werden at-equity in den Konzernabschluss einbezogen und sind dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Im dritten Quartal 2023 wurde zudem ein Vertrag mit PSA Automobiles SA, Opel Automobile GmbH, Saft EV SAS, Saft Groupe und Automotive Cells Company SE (ACC) unterzeichnet, in dem sich der Konzern über die im Jahr 2022 vereinbarten Beträge hinaus zur Bereitstellung zusätzlicher Mittel von bis zu 457 Mio. € an ACC verpflichtet. Die übrigen Anteilseigner bestätigten ebenfalls die Pflicht zur Bereitstellung zusätzlicher Mittel.

Im Januar 2024 wurde ein von der Mercedes-Benz Group ausgegebenes Darlehen von 110 Mio. € in Eigenkapital gewandelt. Zudem hat ACC aus den insgesamt vertraglich zugesagten Mitteln von 867 Mio. € im März 2024 105 Mio. € abgerufen. Dadurch erhöhte sich der Beteiligungsbuchwert an ACC entsprechend.

Zum 31. Dezember 2023 bestehen außerbilanzielle Verpflichtungen von 256 (31. Dezember 2022: 157) Mio. €.

Mit Wirkung zum 1. Juli 2022 schlossen die Mercedes-Benz AG und die Zhejiang Geely Holding Group Co., Ltd. eine Vereinbarung zugunsten von **smart Automobile Co., Ltd. (smart)** ab. Diese verpflichtet die Anteilseigner zur Bereitstellung finanzieller Mittel bis zu einem Höchstbetrag von jeweils 573 Mio. € für den Fall, dass smart nicht in der Lage ist, seinen Zahlungsverpflichtungen aus einem Konsortialkreditvertrag nachzukommen. smart ist dem Segment Mercedes-Benz Cars zugeordnet.

Weitere Erläuterungen zur Geschäftstätigkeit der wesentlichen assoziierten Unternehmen finden sich in Anmerkung 13.

Nahestehende Personen

Der Konzern unterhält im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit weltweit mit einer Vielzahl von Unternehmen, die auch Kunden und/oder Lieferanten des Konzerns sind, Geschäftsbeziehungen. Unter diesen Kunden und/oder Lieferanten befinden sich auch Unternehmen, die eine Verbindung zu Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats sowie zu nahen Familienangehörigen dieser Organmitglieder der Mercedes-Benz Group AG oder deren Tochterunternehmen haben. Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie nahe Familienangehörige dieser Organmitglieder können zugleich Kunden der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen sein und Produkte sowie Dienstleistungen erwerben.

Herr Stefan Pierer ist seit Mai 2023 Mitglied des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz AG. Die Mercedes-Benz Group unterhält Liefer- und Leistungsbeziehungen zu einigen Unternehmen der Pierer-Gruppe. Zur Pierer-Gruppe gehört die SHW-Gruppe, ein global aufgestellter Automobilzulieferer sowie weitere Unternehmen. Darüber hinaus übernahm Stefan Pierer im August 2023 100 % der Anteile an der Leoni AG, einem international tätigen Autozulieferer. Die Tabelle »Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen und Personen« zeigt in der Zeile »Von nahestehenden Personen beherrschte Unternehmen« die Informationen zum Lieferungs- und Leistungsvolumen mit diesen Gesellschaften.

Zuwendungen zu Planvermögen

Der Mercedes-Benz Pension Trust e.V. verwaltet treuhänderisch das Planvermögen zur Sicherung von Pensionsverpflichtungen in Deutschland und ist dadurch ein nahestehendes Unternehmen der Mercedes-Benz Group. Ein weiteres nahestehendes Unternehmen stellt die Mercedes-Benz Pensionsfonds AG dar. Die Mercedes-Benz Group AG trägt in unwesentlichem Umfang Aufwendungen und erbringt Serviceleistungen für die beiden Gesellschaften. Für weitere Informationen siehe auch Anmerkung 22.

Nachhaftung

Im Jahr 2019 gliederte die Mercedes-Benz Group AG Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten des damaligen Segments Mercedes-Benz Cars & Vans in die Mercedes-Benz AG sowie des damaligen Segments Daimler Trucks & Buses in die Daimler Truck AG aus. Die Mercedes-Benz Group AG, die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG haften gemäß § 133 Abs. 1 und Abs. 3 UmwG als an der Ausgliederung beteiligte Rechtsträger als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG, die vor dem Wirksamwerden der Ausgliederung begründet worden sind. Diejenigen der vorgenannten Rechtsträger, denen die betreffenden Verbindlichkeiten nach dem Ausgliederungsvertrag nicht zugewiesen sind, haften für diese Verbindlichkeiten allerdings nur dann, wenn sie innerhalb von fünf Jahren ab Bekanntmachung der Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG fällig und daraus Ansprüche gerichtlich oder in einer anderen in § 133 UmwG beschriebenen Weise festgestellt werden. Durch die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Jahr 2021 ergab sich ein konzernexternes Nachhaftungsverhältnis.

Die in diesem Zusammenhang bestehenden Bestimmungen, insbesondere die Vorgehensweise zur Regelung des Innenausgleichs zwischen den beteiligten Rechtsträgern, sind im Ausgliederungsvertrag vom 25. März 2019 geregelt.

Für vor dem Wirksamwerden der Ausgliederung begründete Versorgungsverpflichtungen aufgrund des Betriebsrentengesetzes beträgt die vorgenannte Frist zehn Jahre. Die Mercedes-Benz Group AG bzw. die Mercedes-Benz AG haben aufgrund des ausreichend zur Verfügung stehenden Planvermögens des anderen Rechtsträgers hieraus keinen Liquiditätsabfluss zu erwarten.

Nach derzeitiger Einschätzung wird eine Inanspruchnahme aus dem Nachhaftungsverhältnis zwischen den Gesellschaften als unwahrscheinlich eingestuft.

38. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

In der nachfolgenden Tabelle ist der im Geschäftsjahr erfolgswirksam erfasste Aufwand für die Vergütung der im Jahr 2023 aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats dargestellt.

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats nach IAS 24.17

	2023	2022
in Millionen €		
Bezüge des Vorstands		
Fixe Vergütungskomponente (Grundvergütung)	10	9
Kurzfristig variable Vergütungskomponente (2023: 100 (2022: 50) % des Jahresbonus)	16	8
Mittelfristig variable Vergütungskomponente (2022: 50 % des Jahresbonus, »Deferral«)	-	8
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP)	16	15
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen)	2	2
Bezüge des Vorstands	44	42
Bezüge des Aufsichtsrats	6	7
Gesamt	50	49

Die dargestellten Aufwendungen für Vorstandsbezüge im Zusammenhang mit der variablen Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung resultierten aus der fortlaufenden Bewertung aller zum Bilanzstichtag ausgegebenen und noch nicht fällig gewordenen aktienbasierten Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP), also der Pläne 2020 bis 2023, mit dem jeweils beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag. Den aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden im Jahr 2023 insgesamt 181.341 (2022: 137.655) Stück virtuelle Aktien im Rahmen des PPSP gewährt; der beizulegende Zeitwert dieser virtuellen Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 13 (2022: 8) Mio. €. Zusätzliche Informationen zur aktienorientierten Vergütung der Vorstandsmitglieder können Anmerkung 21 entnommen werden.

Gemäß § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB wurden dem Vorstand Gesamtbezüge (ohne Dienstzeitaufwendungen aus Versorgungsansprüchen) von 39 (2022: 32) Mio. € gewährt (inklusive der aktienbasierten Vergütung mit einem beizulegenden Zeitwert über 13 (2022: 8) Mio. €).

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für ihre Gremientätigkeiten ausschließlich kurzfristig fällige fixe Leistungen in Höhe von 6 (2022: 7) Mio. €, deren Höhe von den im Aufsichtsrat wahrgenommenen Funktionen abhängt.

Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Jahr 2023 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeit, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, gewährt.

Die Übernahme von Gremientätigkeiten bei Konzerngesellschaften durch Vorstandsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG wird nicht gesondert vergütet, sondern ist mit der Vergütung bei der Mercedes-Benz Group AG abgegolten.

Im Jahr 2023 wurden Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder bzw. Aufsichtsratsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG weder gewährt noch erlassen.

Die im Jahr 2023 gewährten Gesamtbezüge an ehemalige Vorstandsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 20 (2022: 21) Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie ihre Hinterbliebenen betrugen am 31. Dezember 2023 insgesamt 265 (2022: 246) Mio. €.

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG sind im Vergütungsbericht dargestellt.

39. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG wählten in der Hauptversammlung am 3. Mai 2023 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer. Die nachfolgende Tabelle zeigt die als Aufwand erfassten Honorare der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie der Gesellschaften des weltweiten KPMG-Verbunds für die an die Mercedes-Benz Group AG, an die konsolidierten Tochterunternehmen und an die anteilmäßig konsolidierten gemeinschaftlichen Tätigkeiten erbrachten Leistungen.

Die Abschlussprüfungsleistungen betreffen die Prüfung des Konzernabschlusses und der Jahresabschlüsse sowie alle für die Abschlussprüfung erforderlichen Leistungen einschließlich der prüferischen Durchsicht der Zwischenabschlüsse, der Prüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie der projektbegleitenden rechnungslegungsbezogenen IT- und Prozessprüfungen.

Andere Bestätigungsleistungen wurden vor allem für Zertifizierungen und Reviews von IT-Systemen oder im Zusammenhang mit der Erteilung von Comfort-Lettern erbracht. Sonstige Leistungen wurden im Wesentlichen für nicht rechnungslegungsrelevante Prozessberatungen sowie Qualitätssicherungen beauftragt.

Honorare des Abschlussprüfers

	2023	2022
in Millionen €		
Abschlussprüfungsleistungen	39	38
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	25	24
Andere Bestätigungsleistungen	8	6
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	7	4
Steuerberatungsleistungen	-	-
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	-	-
Sonstige Leistungen	3	2
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	2	2
	50	46

40. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Zukunftsfähige Aufstellung des konzerneigenen Vertriebs in Deutschland

Am 19. Januar 2024 kündigte die Mercedes-Benz Group eine umfassende Überprüfung der Strukturen der konzerneigenen Niederlassungen in Deutschland an. Die Prüfung erfolgt ergebnisoffen, schrittweise und individuell pro Niederlassung. Das Unternehmen rechnet damit, dass sich der Transformationsprozess über mehrere Jahre erstreckt. Vertragsverhandlungen mit potentiellen Käufern haben zum Bilanzstichtag noch nicht stattgefunden. Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage lassen sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht verlässlich abschätzen.

41. Zusätzliche Angaben

Deutscher Corporate Governance Kodex

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG haben eine Erklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite der Mercedes-Benz Group dauerhaft zugänglich gemacht.

Anteilsbesitz

In der folgenden Tabelle wird der Anteilsbesitz der Mercedes-Benz Group gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 1-6 HGB dargestellt. Kooperationen ohne Anteil am Kapital werden grundsätzlich nicht ausgewiesen. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis sowie die Angabe von Beteiligungen im Sinne des § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB unterbleiben, soweit sie nach § 313 Abs. 3 Satz 4 HGB für die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Mercedes-Benz Group von untergeordneter Bedeutung sind. Zudem zeigt die Aufstellung die Tochterunternehmen, die die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB in Anspruch nehmen. Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG der befreiende Konzernabschluss.

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
I. Konsolidierte Tochterunternehmen			
Accumotive GmbH & Co. KG	Kamenz, Deutschland	100,00	5
Alpha 1 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 2 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 3 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 4 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 5 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 6 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Alpha 7 Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
AssetCo, LLC	Wilmington, USA	20,00	3
Athlon Beheer International B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Belgium N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Car Lease International B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Italy S.R.L.	Rom, Italien	100,00	
Athlon Car Lease Nederland B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Athlon Car Lease Portugal, lda	Sintra, Portugal	100,00	
Athlon Car Lease Rental Services B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Rental Services Belgium N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Car Lease S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	100,00	
Athlon Car Lease Spain, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Athlon France S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	100,00	
Athlon Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	
Athlon Mobility Consultancy N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Mobility Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Athlon Rental Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	
Athlon Sweden AB	Malmö, Schweden	100,00	
CARS Technik & Logistik GmbH	Wiedemar, Deutschland	100,00	5
DAF Investments, Ltd.	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Fleet Management GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler Fleet Management South Africa (Pty.) Ltd. i. L.	Pretoria, Südafrika	65,00	4
Daimler Northeast Asia Parts Trading and Services Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Vans USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Delta Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
EHG Elektroholding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Epsilon Mercedes-Benz Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
FOTIC – MB Leasing No. 2 Single Fund Trust	Peking, China	0,00	3

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
FOTIC – MB Leasing No. 3 Single Fund Trust	Peking, China	0,00	3
FOTIC – MB Leasing No. 4 Single Fund Trust	Peking, China	0,00	3
FOTIC – MB Leasing No. 5 Single Fund Trust	Peking, China	0,00	3
FOTIC – MB Leasing No. 6 Single Fund Trust	Peking, China	0,00	3
Friesland Lease B.V.	Drachten, Niederlande	51,11	
Interleasing Luxembourg S.A.	Windhof, Luxemburg	100,00	
Koppieview Property (Pty) Ltd	Pretoria, Südafrika	100,00	
LBBW AM – Daimler Re Insurance	Luxemburg, Luxemburg	0,00	3
LBBW AM – MBVEXW	Stuttgart, Deutschland	0,00	3
MBarc Credit Canada Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
MDC Power GmbH	Kölleda, Deutschland	100,00	5
Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd	Brixworth, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes pay GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-AMG GmbH	Affalterbach, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz – Aluguer de Veículos, Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz (China) Ltd.	Peking, China	75,00	
Mercedes-Benz (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Argentina S.A.U.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Asia GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Assuradeuren B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Auto Finance Ltd.	Peking, China	100,00	
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2021-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2023-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2020-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2021-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2022-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2023-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2023-2	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Automotive Mobility GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Bank AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Bank GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Bank Polska S.A. w likwidacji	Warschau, Polen	100,00	4
Mercedes-Benz Bank Service Center GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Banking Service GmbH	Saarbrücken, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Belgium Luxembourg S.A.	Brüssel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Broker Biztosítási Alkusz Hungary Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Brooklands Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Canada Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Capital Investments B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil Ltda.	São Paulo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Cars UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Connectivity Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Corporate Investments, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz CPH A/S	Horsholm, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Customer Solutions GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Dealer Bedrijven B.V.	Den Haag, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Espana, S.A.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz ExTra LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Filo Hizmetleri A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Finance Canada Inc.	Montreal, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Finance Co., Ltd.	Tokio, Japan	95,11	
Mercedes-Benz Finance North America LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services BeLux NV	Brüssel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Canada Corporation	Mississauga, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services France S.A.	Montigny-le Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Hong Kong Ltd.	Hongkong, China	80,00	
Mercedes-Benz Financial Services India Private Limited	Chennai, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Investment Company LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	80,00	
Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V.	Nieuwegein, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Portugal - Sociedade Financeira de Crédito S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Singapore Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	75,00	
Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Pretoria, Südafrika	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Financial Services Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan, China	51,00	
Mercedes-Benz Financial Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Finans Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Finans Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz Finansal Kiralama Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Finansman Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Fleet Management Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Mercedes-Benz Försäljnings AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz France S.A.S.	Montigny-le Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Group Australia/Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Group China Ltd.	Peking, China	100,00	
Mercedes-Benz Grund Services GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz High Power Charging Europe GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Holdings UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Hong Kong Limited	Hongkong, China	100,00	
Mercedes-Benz HPC North America LLC	Wilmington, USA	80,00	
Mercedes-Benz India Private Limited	Pune, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Agency LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Broker S.R.L.	Voluntari, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Insurance Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Services Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan, China	51,00	
Mercedes-Benz Insurance Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Intellectual Property GmbH & Co. KG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz International Finance B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Investment Company LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Japan Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	
Mercedes-Benz Korea Limited	Seoul, Südkorea	51,00	
Mercedes-Benz Lease Italia S.r.l.	Trient, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd.	Peking, China	65,00	
Mercedes-Benz Leasing Deutschland GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Leasing IFN S.A.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz LT GmbH	Böblingen, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Ludwigsfelde Anlagenverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Malaysia Sdn. Bhd.	Puchong, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Manhattan, Inc.	New York, USA	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	Kecskemét, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Poland sp. z o.o.	Jawor, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Master Owner Trust	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz México International, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Mercedes-Benz Mexico, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Mobility (Thailand) Co., Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz Mobility AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
MERCEDES-BENZ MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Mobility Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Mobility Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	
MERCEDES-BENZ MOBILITY MEXICO, S. DE R.L. DE C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Mercedes-Benz Mobility Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Mobility & Technology Service (Beijing) Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Mercedes-Benz Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Nederland Holding B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	
Mercedes-Benz North America Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz North America Finance Corporation	Newark, USA	100,00	
Mercedes-Benz Österreich GmbH	Salzburg, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Otomotiv Ticaret ve Hizmetler A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	
Mercedes-Benz Paris SAS	Port-Marly, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Parts Brand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Parts Logistics Ibérica, S.L.U.	Azuqueca de Henares, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Parts Manufacturing & Services Ltd.	Shanghai, China	100,00	
Mercedes-Benz Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz Real Estate GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Reinsurance S.A. Luxembourg	Luxemburg, Luxemburg	100,00	
Mercedes-Benz Renting, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc.	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Retail Group UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Retail Receivables LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Mercedes-Benz Retail, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz Roma S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Romania S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Mercedes-Benz Service Leasing S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Services Correduria de Seguros, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Services Malaysia Sdn Bhd	Selangor, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Mercedes-Benz Sosnowiec Sp. z o.o.	Sosnowiec, Polen	100,00	
Mercedes-Benz South Africa Ltd	Pretoria, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan, China	51,00	
Mercedes-Benz Trust Holdings LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Mercedes-Benz Trust Leasing Conduit LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Trust Leasing LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Mercedes-Benz U.S. International, Inc.	Vance, USA	100,00	
Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Vans Hong Kong Limited	Hongkong, China	67,55	
Mercedes-Benz Vans UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Vans, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Versicherung AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Versicherungsservice GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Vietnam Ltd.	Ho-Chi-Minh-Stadt, Vietnam	70,00	
Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Wholesale Receivables LLC	Wilmington, USA	100,00	
Movinx Americas Company, Inc.	Schaumburg, USA	100,00	
Movinx GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	7
Movinx UK Ltd.	London, Vereinigtes Königreich	100,00	
Multifleet G.I.E.	Le Bourget, Frankreich	50,10	
Silver Arrow Athlon NL 2021-1	Utrecht, Niederlande	0,00	3
Silver Arrow Australia 2019-1	Melbourne, Australien	0,00	3

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Silver Arrow Australia Trust 2019-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Australia Trust 2020-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Canada GP Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
Silver Arrow Canada LP	Mississauga, Kanada	100,00	7
SILVER ARROW CHINA 2021-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2022-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2022-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow China Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2021-1	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow China Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2021-2	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2022-1 ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2022-2 ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow China Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2023-1	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2023-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2023-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow Japan 2022-1	Tokio, Japan	0,00	3
Silver Arrow Lease Facility Trust	Wilmington, USA	0,00	3
Silver Arrow Merfina 2021-1 S.r.l.	Mailand, Italien	0,00	3
Silver Arrow S.A.	Luxemburg, Luxemburg	0,00	3
Star Assembly SRL	Sebes, Rumänien	100,00	
Ucafleet S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	65,00	
Vierzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Wagenplan B.V.	Almere, Niederlande	60,00	
YASA Limited	Kidlington, Vereinigtes Königreich	100,00	
Zuidlease B.V.	Sittard, Niederlande	51,00	
II. Nicht konsolidierte Tochterunternehmen²			
Accumotive Verwaltungs-GmbH	Kamen, Deutschland	100,00	
AEG Olympia Office GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Anota Fahrzeug Service- und Vertriebsgesellschaft mbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentinien	62,49	
Cúspide GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Daimler Unterstützungskasse GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Dreizehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Lapland Car Test Aktiebolag	Arvidsjaur, Schweden	100,00	
LEONIE DMS DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
LICULAR GmbH	Kuppenheim, Deutschland	100,00	
Li-Tec Battery GmbH	Kamen, Deutschland	100,00	
MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center	Neuhausen auf den Fildern, Deutschland	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
MBition GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	
MBition Sofia EOOD	Sofia, Bulgarien	100,00	
Mercedes pay AG	Zug, Schweiz	100,00	
Mercedes pay S.A. – in Liquidation	Luxemburg, Luxemburg	100,00	4
Mercedes pay USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Assignment Services Americas, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Business Services Sdn Bhd	Puchong, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Cars Middle East FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	
Mercedes-Benz Consulting GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Customer Assistance Center Maastricht N.V.	Maastricht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Digital Tech Ltd.	Shanghai, China	100,00	
Mercedes-Benz Egypt S.A.E.	Kairo, Ägypten	100,00	
Mercedes-Benz Energy GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services UK (Trustees) Ltd	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz G GmbH	Raaba, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Gastronomie GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Group Services Berlin GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Group Services Madrid, S.A.U.	San Sebastián de los Reyes, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Group Services Phils., Inc.	Cebu City, Philippinen	100,00	
Mercedes-Benz Hungária Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz IDC Europe S.A.S.	Montigny-le Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Intellectual Property Management GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Logistics and Distribution Egypt LLC	Kairo, Ägypten	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing and Import Egypt	Kairo, Ägypten	100,00	
Mercedes-Benz Motorsport Limited	Brackley, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Heritage GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics Asia Pacific Sdn. Bhd.	Puchong, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Pensionsfonds AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	6
Mercedes-Benz Purchasing Coordination Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Research & Development Tel Aviv Ltd.	Tel Aviv, Israel	100,00	
Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited	Bangalore, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Second Life Solutions LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	100,00	
Mercedes-Benz Tech Innovation GmbH	Ulm, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Tech Motion GmbH	Böblingen, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz UK Share Trustee Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz UK Trustees Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Vans Manufacturing Poland sp. z o.o.	Jawor, Polen	100,00	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Vans Mobility, S.L.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Venezuela S.A.	Valencia, Venezuela	100,00	
Mercedes-Benz.io GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz.io Portugal Unipessoal Lda.	Lissabon, Portugal	100,00	
Montajes y Estampaciones Metálicas, S.L.	Esparraguera, Spanien	51,00	
NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Porcher & Meffert Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Stuttgart OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	7
PT Mercedes-Benz Consulting Services Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	
Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Star Transmission srl	Cugir, Rumänien	100,00	
STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o.	Maribor, Slowenien	100,00	
Zweite Vermögensverwaltung PV GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Zweite Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
III. Anteilmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten			
Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S.A.P.I de C.V.	Aguascalientes, Mexiko	54,01	
IV. At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen			
Automotive Cells Company SE	Bruges, Frankreich	33,33	
Enbase Power GmbH	München, Deutschland	25,10	
Fujian Benz Automotive Co., Ltd.	Fuzhou, China	50,00	
MB Service Japan Co., Ltd.	Hitachi, Japan	33,40	
SMART MOBILITY PTE. LTD.	Singapur, Singapur	50,00	
Wei Xing Tech. Co., Ltd.	Hangzhou, China	50,00	
YOUR NOW Holding GmbH	München, Deutschland	50,00	
V. At-equity bewertete assoziierte Unternehmen			
BAIC Motor Corporation Ltd.	Peking, China	9,55	
Beijing Benz Automotive Co., Ltd.	Peking, China	49,00	
Blacklane GmbH	Berlin, Deutschland	30,03	
Bolt Technology OÜ	Tallinn, Estland	7,41	
Daimler Truck Holding AG	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	30,00	
IONITY Holding GmbH & Co. KG	München, Deutschland	15,12	
Ionna LLC	Torrance, USA	16,67	
LSH Auto International Limited	Hongkong, China	15,00	
Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.	Brackley, Vereinigtes Königreich	33,33	
There Holding B.V.	Rijswijk, Niederlande	30,59	

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapitalanteil % ¹	Fußnote
VI. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und zum beizulegenden Zeitwert bewertete wesentliche sonstige Beteiligungen²			
ASOCIACIÓN VASCA PARA EL DESARROLLO DE TECNOLOGÍAS DE FABRICACIÓN AVANZADA EN AUTOMOCIÓN	Vitoria, Spanien	0,00	
Aston Martin Lagonda Global Holdings Plc	Gaydon, Vereinigtes Königreich	8,90	
BDF IP Holdings Ltd.	Burnaby, Kanada	33,00	
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.	Peking, China	51,00	
BTV technologies GmbH	Unna, Deutschland	40,00	
ChargePoint Holdings Inc.	Campbell, USA	2,40	
Earlybird DWES Fund VI GmbH & Co. KG	München, Deutschland	6,45	
Esslinger Wohnungsbau GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	26,57	
European Center for Information and Communication Technologies - EICT GmbH	Berlin, Deutschland	25,00	
Factorial Inc.	Woodbury, USA	9,44	
Gamma 1 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	10,10	7
Gamma 2 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	10,10	7
Gamma 3 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	10,10	7
Gamma 4 Daimler Truck Grundstücksverwaltung GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	10,10	7
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	18,37	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	10,12	7
hap2U SAS	Pontcharra, Frankreich	34,59	
Kamaz PAO	Naberezhnye Chelny, Russische Föderation	15,00	
Momenta Global Limited	Grand Cayman, Kaimaninseln	5,57	
Ondine Tech Fund 1 L.P.	George Town, Kaimaninseln	43,23	
PDB - Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR	Ingolstadt, Deutschland	20,00	7
Power Supply Systems GmbH	Stuttgart, Deutschland	24,90	
Sila Nanotechnologies Inc.	Dover, USA	8,90	
SK Gaming Beteiligungs GmbH	Köln, Deutschland	24,17	
smart-BRABUS GmbH i.L.	Bottrop, Deutschland	50,00	4
STARCAM s.r.o.	Most, Tschechische Republik	51,00	
The Mobility House AG	Zürich, Schweiz	11,53	
VfB Stuttgart 1893 AG	Stuttgart, Deutschland	11,61	
Volocopter GmbH	Bruchsal, Deutschland	5,40	

1 Beteiligung gemäß § 16 AktG.

2 Für die Bilanzierung von nicht konsolidierten Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen verweisen wir auf Anmerkung 1 im Anhang.

3 Beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände.

4 In Liquidation.

5 Inanspruchnahme der Befreiung gemäß §264 Abs. 3 bzw. §264b HGB.

6 Beherrschender Einfluss auf die Anlage der Vermögenswerte. Keine Konsolidierung der Vermögenswerte aufgrund vertraglicher Gestaltung.

7 Die Mercedes-Benz Group AG oder ein bzw. mehrere andere in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen sind unbeschränkt haftende Gesellschafter.

Der Vorstand

Stuttgart, den 15. März 2024



Ola Källenius



Dr. Jörg Burzer



Renata Jungo Brüngger



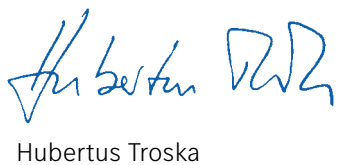
Sabine Kohleisen



Markus Schäfer



Britta Seeger



Hubertus Troska



Harald Wilhelm





WEITERE INFORMATIONEN

WEITERE INFORMATIONEN

337 **Versicherung der
gesetzlichen Vertreter**

338 **Bestätigungsvermerk des
unabhängigen Abschlussprüfers**

349 **Kennzahlen**

352 **Zusätzliche Informationen**

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss nach bestem Wissen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Mercedes-Benz Group AG zusammengefasst ist, nach bestem Wissen der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Stuttgart, den 15. März 2024



Ola Källenius



Dr. Jörg Burzer



Renata Jungo Brüngger



Sabine Kohleisen



Markus Schäfer



Britta Seeger



Hubertus Troska



Harald Wilhelm

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Mercedes-Benz Group AG,
Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des
Konzernabschlusses und des
zusammengefassten Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG, Stuttgart, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023, der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung, der Konzerngesamtergebnisrechnung, der Konzerneigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzernkapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Bericht über die Lage der Gesellschaft und des Konzerns (im Folgenden »zusammengefasster Lagebericht«) der Mercedes-Benz Group AG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 geprüft.

Die im Abschnitt »Sonstige Informationen« unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

– entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und

– vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt »Sonstige Informationen« genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts. Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden »EU-APrVO«) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Hinweis zur Hervorhebung eines Sachverhalts

Wir verweisen auf die Ausführungen der gesetzlichen Vertreter in Abschnitt »EU-Taxonomie« der in Abschnitt »Nichtfinanzielle Erklärung« des zusammengefassten Lageberichts enthaltenen zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung nach §§ 289b Abs. 1, 289c, 315b Abs. 1, 315c HGB. Dort wird beschrieben, dass die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte Formulierungen und Begriffe enthalten, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Die gesetzlichen Vertreter legen dar, wie sie die erforderliche Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte vorgenommen haben. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheit behaftet. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht ist diesbezüglich nicht modifiziert.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Das Wertminderungsrisiko von Operating-Lease-Verträgen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« sowie in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Operating-Lease-Verträgen finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 12 »Vermietete Gegenstände« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Der Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« (Mio € 41.712) umfasst unter anderem Mercedes-Benz Personenkraftwagen, die von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erworben wurden und Gegenstand eines Operating-Lease-Vertrags mit der Mercedes-Benz Group sind. Hinsichtlich dieser Fahrzeuge besteht ein Wertminderungsrisiko, das primär von der Höhe des zum Leasingende erzielbaren Restwerts abhängig ist. Diese zukünftigen Restwerte sind von den erwarteten Verhältnissen auf den Gebrauchtfahrzeugmärkten bei Rückgabe der Fahrzeuge abhängig. Die zukunftsgerichtete Bewertung beruht auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass etwaige Wertminderungen nicht oder nicht in ausreichender Höhe berücksichtigt werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Werthaltigkeit dieser extern erworbenen Mercedes-Benz Personenkraftwagen im Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« geprüft. Wir haben die durch den Konzern angenommenen Anhaltspunkte für einen Wertminderungsbedarf untersucht und beurteilt sowie bei Notwendigkeit die von Mercedes-Benz Group ermittelten Abwertungen nachvollzogen. Wir haben die Einschätzung der Mercedes-Benz Group hinsichtlich der zum Laufzeitende der Leasingverhältnisse erzielbaren Restwerte gewürdigt. In diesem Zusammenhang haben wir uns insbesondere mit den wesentlichen Einflussfaktoren, wie der erwarteten Anzahl der Leasing-Rückläufer, aktuellen Vermarktungsergebnissen zur Beurteilung der Schätzgenauigkeit und zukünftigen Fahrzeug-Modellwechseln kritisch auseinandergesetzt. Des Weiteren haben wir auch für den wesentlichen Markt USA die Konsistenz der von der Mercedes-Benz Group getroffenen Annahmen mit Restwertprognosen sachverständiger Dritter geprüft.

Unsere Schlussfolgerungen

Die der Beurteilung der Werthaltigkeit der extern erworbenen Mercedes-Benz Personenkraftwagen im Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« zugrunde liegenden Annahmen und Ermessensentscheidungen sowie die erfassten Wertminderungsaufwendungen sind sachgerecht.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze«, in Anmerkung 14 »Forderungen aus Finanzdienstleistungen«, in Anmerkung 33 »Management von Finanzrisiken« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Finanzwirtschaftliche Risiken/Chancen«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten des Konzerns entstandenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen (Mio € 88.211) setzen sich aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden, Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern, Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen sowie Forderungen aus Restwertgarantien zusammen. Zum Bilanzstichtag beträgt der Bestand an Wertberichtigungen auf diese Forderungen Mio € 1.055.

Die Ermittlung von Wertberichtigungen basiert auf erwarteten Kreditverlusten und bezieht somit auch Erwartungen über die Zukunft mit ein. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste erfolgt durch ein dreistufiges

Verfahren zur Bestimmung von Wertberichtigungen. Hierbei werden verschiedene wertbestimmende Faktoren berücksichtigt, wie zum Beispiel die Bestimmung statistischer Ausfallwahrscheinlichkeiten und Verlustquoten, der mögliche Forderungsbetrag bei Ausfall, die Stufentransferkriterien, die sich auf eine signifikante Veränderung des Ausfallrisikos von Kreditnehmern beziehen, sowie die Ermittlung zukünftiger Zahlungsströme. Weiterhin fließen makroökonomische Szenarien (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario) in die Berechnung ein, deren Ermittlung in hohem Maße Ermessensentscheidungen und Unsicherheiten beinhaltet. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Bonität der Kunden und zukünftige Zahlungsströme nicht richtig eingeschätzt werden oder die Ermittlung der Risikovorsorgeparameter fehlerhaft erfolgt und damit Wertberichtigungen nicht oder nicht in ausreichender Höhe berücksichtigt werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben durch Einsichtnahme in Auswertungen und Risikoberichte, Befragungen, Durchsicht von Richtlinien und Arbeitsanweisungen, Überprüfung der definierten Methoden und deren Umsetzung sowie die Überprüfung und den Nachvollzug der Validierungskonzeption und Validierungsreports in Einzelfällen ein umfassendes Verständnis der Entwicklung der Portfolien, der damit verbundenen adressenausfallbezogenen Risiken und der Prozesse zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Kreditrisiken erlangt.

Wir haben die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems in Bezug auf die

Risikomodelle sowie die Ermittlung der wertbestimmenden Faktoren und der Wertberichtigungen, auch in Teilen durch Nachberechnung, geprüft. Dazu haben wir auch die relevanten IT-Systeme und internen Abläufe beurteilt. Die Prüfung umfasste neben der Ordnungsmäßigkeit der betroffenen IT-Systeme und zugehörigen Schnittstellen zur Sicherstellung der Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten durch unsere IT-Spezialisten auch die Prüfung von automatisierten Kontrollen zur Dateneingabe und Datenverarbeitung. Schwerpunkt unserer Prüfung war die Beurteilung des methodischen Vorgehens bei der Bestimmung und Ermittlung der Ausfallwahrscheinlichkeiten sowie der Verlustquoten, die aus historischen Daten abgeleitet werden. Die aktuellen wirtschaftlichen Unsicherheiten im Zusammenhang mit den Auswirkungen mehrerer geopolitischer Krisenherde haben wir im Rahmen der Prüfung der makroökonomischen Szenarien und der getroffenen Modellannahmen berücksichtigt. Wir haben uns unter Zugrundelegung der Ergebnisse einer von Mercedes-Benz Mobility durchgeführten Validierung von der Angemessenheit wesentlicher Risikovorsorgeparameter überzeugt und die vorgenommenen Parameteranpassungen an aktuelle Marktgegebenheiten beurteilt. In diesem Zusammenhang haben wir die den Validierungen zugrunde liegenden Daten geprüft.

Unsere Schlussfolgerungen

Das methodische Vorgehen, die Verfahren und Prozesse zur Ermittlung der Wertberichtigungen sowie die in die Bewertung einfließenden Annahmen und Risikoparameter sind angemessen, um Kreditrisiken frühzeitig zu

erkennen und Wertberichtigungen in ausreichender Höhe zu bestimmen.

Die Bewertung der Rückstellung für Produktgarantien

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« sowie Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Produktgarantien finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 23 »Rückstellungen für sonstige Risiken« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Unternehmensspezifische Risiken/Chancen – Garantie- und Kulanzfälle«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die Rückstellung für Produktgarantien beträgt Mio € 6.399 und ist in den Rückstellungen für sonstige Risiken enthalten.

Mercedes-Benz Group sieht sich Ansprüchen aus verschiedenen Arten von Produktgewährleistungsansprüchen ausgesetzt beziehungsweise gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, mit denen sie für die mangelfreie Funktion eines verkauften Mercedes-Benz Group Produktes oder einer erbrachten Dienstleistung für einen bestimmten Zeitraum einsteht. Zur Bestätigung beziehungsweise Neueinschätzung zukünftiger

Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzaufwendungen werden laufend aktualisierte Informationen über Art und Volumen aufgetretener Schäden sowie deren Behebung auf Ebene von Geschäftsbereich, Baureihe, Schadenschlüssel und Absatzjahr erfasst und ausgewertet.

Wesentliche Schätzunsicherheiten bei der Ermittlung der Rückstellungshöhe bestehen hinsichtlich des künftigen Schadensgeschehens. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Rückstellung nicht sachgerecht bewertet ist.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Unsere Prüfungshandlungen umfassten unter anderem die Würdigung des Prozesses zur Ermittlung der Rückstellung für Produktgarantien sowie die Würdigung der für die Bewertung der Rückstellung maßgeblichen Annahmen sowie deren Herleitung. Hierzu zählen im Wesentlichen Annahmen zu erwarteten Schadensanfähigkeiten und -verläufen sowie zu dem wertmäßigen Schaden pro Fahrzeug anhand der tatsächlich angefallenen Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzschäden. Anhand von Vergangenheitsanalysen haben wir eine Beurteilung der Prognosegenauigkeit relevanter Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzkosten vorgenommen. Daneben prüften wir, dass wesentliche aktualisierte Einschätzungen zukünftiger Reparaturkosten und -verfahren berücksichtigt wurden. Das zugrunde liegende Mengengerüst an Fahrzeugen haben wir stichprobenhaft über den tatsächlichen Absatz nachvollzogen.

Unsere Schlussfolgerungen

Die Ermittlungsmethode sowie die getroffenen Annahmen sind sachgerecht.

Die bilanzielle Abbildung von rechtlichen Verfahren

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf den Konzernanhang in Anmerkung 1 »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« sowie Anmerkung 2 »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den rechtlichen Verfahren finden sich im Konzernanhang in Anmerkung 23 »Rückstellungen für sonstige Risiken«, Anmerkung 30 »Rechtliche Verfahren« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen – Rechtliche Risiken«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich

Schadensersatzklagen) sowie Investorenklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es unter anderem um teilweise im Wege einer Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen möglicher Mängel der Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil der Mercedes-Benz Group ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche finanzielle Belastungen zum Beispiel durch Schadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben.

Ob aufgrund eines rechtlichen Verfahrens die Passivierung einer Rückstellung erforderlich oder eine Eventualverbindlichkeit aufzunehmen ist und ggf. in welcher Höhe, ist in hohem Maße durch ermessensabhängige Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter geprägt. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der betragsmäßigen Höhe der Risiken sind die nachfolgenden rechtlichen Verfahren von Mercedes-Benz Group aus unserer Sicht von besonderer Bedeutung.

a) Diesel-Emissionsverhalten: Verbraucherklagen und sonstige Klagen in Deutschland, im Vereinigten Königreich und weiteren Staaten in den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans

In Verbraucherklagen, die teilweise in einer Sammelklage konsolidiert wurden, und sonstigen Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen, wie unter anderem im Vereinigten Königreich, wird gegen die Mercedes-Benz Group AG und/oder einzelne Tochtergesellschaften der Vorwurf erhoben, die Mercedes-Benz Group hätte

Vorrichtungen verwendet, die in unzulässiger Weise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid- (NOx-) Ausstoßes vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen. Zudem tragen die Kläger vor, dass Verbraucher im Zusammenhang mit werblichen Aussagen für Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen getäuscht worden seien.

In Deutschland klagt eine Vielzahl von Kunden von Dieselfahrzeugen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen. Sie tragen vor, dass die Dieselfahrzeuge mit unzulässigen Abschalteinrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissions- oder Verbrauchswerte aufwiesen.

Darüber hinaus haben Anleger Klagen auf Schadensersatz in Deutschland wegen der angeblichen Verletzung kapitalmarktrechtlicher Publizitätsvorschriften erhoben und auch außergerichtlich Schadensersatz gefordert. Die Anleger tragen dabei vor, dass die Mercedes-Benz Group Insiderinformationen im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten ihrer Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge nicht unverzüglich veröffentlicht und zudem falsche und irreführende öffentliche Angaben gemacht habe. Sie tragen weiter vor, der Kaufpreis der von ihnen erworbenen Finanzinstrumente (insbesondere Mercedes-Benz Group-Aktien; ehemals Daimler-Aktien) wäre niedriger gewesen, wenn die Mercedes-Benz Group pflichtgemäß berichtet hätte.“

b) Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren in den Segmenten Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans

Die Mercedes-Benz Group ist laufend behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren bezogen auf diverse Gesetze und Vorschriften im Zusammenhang mit Diesellabgasemissionen ausgesetzt. Die Aktivitäten verschiedener Behörden weltweit beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder die Interaktionen der Mercedes-Benz Group mit den entsprechenden Behörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf-, Verbraucherschutz- und Kartellrecht.

Die Mercedes-Benz Group hat zum 31. Dezember 2023 Rückstellungen für rechtliche Verfahren gebildet. Voraussetzung für den Ansatz von Rückstellungen für rechtliche Verfahren ist, dass eine gegenwärtige Außenverpflichtung besteht, die wahrscheinlich zum Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen führt und verlässlich geschätzt werden kann. Die Höhe der Rückstellungen bestimmt sich dabei auf Basis einer bestmöglichen Schätzung der Verpflichtung seitens der gesetzlichen Vertreter zum Bilanzstichtag. Ansatz und Bewertung der angesetzten Rückstellungen für die rechtlichen Verfahren beruhen auf ermessensabhängigen Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Rückstellungen für die rechtlichen Verfahren nicht oder nicht in ausreichendem Maße gebildet werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Unsere Prüfungshandlungen umfassten zum einen eine Beurteilung des von der Gesellschaft eingerichteten Prozesses, der die Erfassung der Risiken, die Einschätzung des Verfahrensausgangs sowie die bilanzielle Darstellung der rechtlichen Verfahren sicherstellt. Zum anderen führten wir Gespräche mit der internen Rechtsabteilung sowie weiteren mit den Sachverhalten vertrauten Abteilungen, externen Beratern und Rechtsanwälten der Gesellschaft, um uns die Entwicklungen und die Gründe, die zu den entsprechenden Einschätzungen geführt haben, erläutern zu lassen. Darüber hinaus haben wir die zugrunde liegenden Dokumente und Protokolle sowie die Berechnungen für die jeweiligen Rückstellungen gewürdigt. Uns wurde die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter zu den Entwicklungen in den genannten Bereichen in schriftlicher Form durch die Gesellschaft zur Verfügung gestellt. Zudem haben wir die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft befragt. Zum Bilanzstichtag lagen zu den wesentlichen Verfahren Einschätzungen externer Rechtsanwälte vor, die die von den gesetzlichen Vertretern getroffene Risikoeinschätzung stützen.

Soweit hinsichtlich einzelner Teilsachverhalte zwischenzeitlich eine Einigung erzielt wurde, haben wir die ursprünglich geschätzten Beträge den finalen Verpflichtungen gegenübergestellt und uns so ein Bild über die Qualität der Schätzungen verschafft.

Schließlich haben wir die Angemessenheit der Darstellungen zu den genannten rechtlichen Verfahren im Konzernanhang und im zusammengefassten Lagebericht beurteilt.

Unsere Schlussfolgerungen

Die von den gesetzlichen Vertretern getroffenen ermessensabhängigen Einschätzungen und Annahmen sind sachgerecht.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter bzw. der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

- die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung der Gesellschaft und des Konzerns, auf die im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird,
- die im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen, lageberichts-fremden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben zur Angemessenheit und Wirksamkeit des gesamten internen Kontrollsystems und des Risikomanagementsystems gemäß Deutscher Corporate Governance Kodex,
- die im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen als ungeprüft gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung bezüglich:

- Energieverbrauch, CO₂-Emissionen, Abfallmengen und Wasserverbrauch in der Produktion (Kapitel »Umweltbelange«),
- der Unfallhäufigkeit an Produktionsstandorten (Kapitel »Arbeitnehmerbelange«),
- der Kennzahlen zur EU-Taxonomie im Fließtext und in den Tabellen des Kapitels »EU-Taxonomie«.

Auftragsgemäß haben wir eine gesonderte betriebswirtschaftliche Prüfung dieser Angaben durchgeführt. In Bezug auf Art, Umfang und Ergebnisse dieser betriebswirtschaftlichen Prüfung weisen wir auf unseren Prüfungsvermerk vom 14. März 2024 hin.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts. Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Konzernabschluss, die inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Angaben im zusammengefassten Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten zu dem Schluss gelangen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur

Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses

Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse

so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.

- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den

zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern einschlägig, die zur Beseitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der bereitgestellten Datei »mercedesbenzgroupag-2023-12-31-de.zip« (SHA256-Hashwert: 0a45a843dc53847d4a97e63ad2ccf5b0abbf926a0de13ea0facc21bca504529b) enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (im Folgenden auch als »ESEF-Unterlagen« bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat (»ESEF-Format«) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten bereitgestellten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische

Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden »Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts« enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten bereitgestellten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist nachstehend weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat den IDW Qualitätsmanagementstandard: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die

Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende bereitgestellte Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhalts-gleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 3. Mai 2023 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 21. Juni 2023 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 1998 als Konzernabschlussprüfer der Mercedes-Benz Group AG tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und zusammengefasste Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Alexander Bock.

Stuttgart, den 15. März 2024

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Sailer
Wirtschaftsprüfer



Bock
Wirtschaftsprüfer

Kennzahlen

Finanzielle Kennzahlen der Mercedes-Benz Group

	2023	2022	23/22
in Millionen €			Veränd. in %
Umsatz	153.218	150.017	2
EBIT	19.660	20.458	-4
Bereinigtes EBIT	20.004	20.655	-3
Konzernergebnis	14.531	14.809	-2
Ergebnis je Aktie (in €) ¹	13,46	13,55	-1
Dividende je Aktie (in €)	5,30	5,20	2
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	11.316	8.128	39
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	11.720	9.294	26
Nettoliquidität des Industriegeschäfts (31.12.)	31.659	26.637	19
Sachinvestitionen	3.745	3.481	8
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	9.996	8.541	17

¹ Basierend auf dem Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Konzernergebnis.

Finanzielle Kennzahlen der Segmente

	Mercedes-Benz Cars			Mercedes-Benz Vans		
	2023	2022	23/22	2023	2022	23/22
in Millionen €			Veränd. in %			Veränd. in %
Umsatz	112.756	111.601	1	20.288	17.217	18
EBIT	14.224	16.340	-13	3.138	1.897	65
Bereinigtes EBIT	14.252	16.245	-12	3.063	1.927	59
Umsatzrendite (in %)	12,6	14,6	.	15,5	11,0	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	12,6	14,6	.	15,1	11,2	.
CFBIT	12.336	10.718	15	2.817	1.731	63
Bereinigter CFBIT	12.535	11.413	10	3.018	2.039	48
Bereinigte Cash Conversion Rate ¹	0,9	0,7	29	1,0	1,1	-9
Sachinvestitionen	3.345	3.265	2	351	199	76
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	9.099	7.986	14	873	552	58
davon aktivierte Entwicklungskosten	3.417	2.802	22	349	137	155
	Mercedes-Benz Mobility					
Umsatz				26.718	26.954	-1
EBIT				1.302	2.428	-46
Bereinigtes EBIT				1.695	2.428	-30
Eigenkapitalrendite (in %)				9,5	16,8	.
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)				12,3	16,8	.
Neugeschäft				62.014	58.031	7
Vertragsvolumen (31.12.)				135.027	132.379	2

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

Nichtfinanzielle Kennzahlen

	2023	2022
Umweltbelange		
Absatz Mercedes-Benz Cars (in Einheiten)	2.044.051	2.040.719
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge Mercedes-Benz Cars (in %)	19,7	16,3
Anteil vollelektrischer Fahrzeuge Mercedes-Benz Cars (in %)	11,8	7,3
Absatz Mercedes-Benz Vans (in Einheiten)	447.790	415.344
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge Mercedes-Benz Vans (in %) ¹	5,1	3,6
CO ₂ -Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte in Europa nach WLTP (in g/km) ^{2,3}	109	115
CO ₂ -Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte in den USA (in g CO ₂ /mi)	170³	241 ⁴
Kraftstoffverbrauch der Pkw-Neuwagenflotte in China (in l/100 km) ⁵	8,5³	8,2 ⁴
CO ₂ -Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge (N1-Klasse) in Europa (in g/km) ³	204	209
CO ₂ -Emissionen der Flotte der als leichte Nutzfahrzeuge zugelassenen Vans und SUVs in den USA (in g CO ₂ /mi)	259³	296 ⁴
CO ₂ -Emissionen in der Produktion (Scope 1 und Scope 2) (in 1.000 t) ⁶	511	539
Energieverbrauch in der Produktion (in GWh) ⁶	4.943	5.294
Abfallmenge in der Produktion (in 1.000 t) ⁶	565	584
Wasserverbrauch in der Produktion (in 1.000 m ³) ^{6,7}	1.913	-
Arbeitnehmerbelange⁸		
Beschäftigte Mercedes-Benz Group	166.056	168.815
Beschäftigte Mercedes-Benz Cars	132.560	135.400
Beschäftigte Mercedes-Benz Vans	19.132	19.137
Beschäftigte Mercedes-Benz Mobility	9.768	9.850
Frauenanteil in Führungspositionen Mercedes-Benz Group E1-E3 (in %)	25,7	24,7
Sozialbelange		
Überprüfung kritischer Rohstoffe (in %) ⁹	57	41

1 Dabei handelt es sich ausschließlich um vollelektrische Fahrzeuge.

2 Durchschnittliche CO₂-Emissionen der Neuzulassungen der Mercedes-Benz Pkw-Neuwagenflotte (Mercedes-Benz CO₂-Pool) in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) im Berichtsjahr unter Anwendung des WLTP-Typprüfverfahrens. Der Mercedes-Benz CO₂-Pool beinhaltet auch Transporter, die als Personenkraftwagen zugelassen wurden, und seit dem Jahr 2023 Fahrzeuge des Gemeinschaftsunternehmens smart Automobile Co., Ltd. basierend auf internen Daten.

3 Interne Werte.

4 Behördlich bestätigter Wert.

5 Unter Einberechnung von Off-Cycle-Technologien (Technologien zur realen CO₂-Emissionsminderung, deren Effekt jedoch nicht im Normzyklus gemessen werden kann).

6 Neben den Produktionswerken der konsolidierten Tochterunternehmen sind die Produktionswerke der nicht-konsolidierten Tochterunternehmen Star Transmission srl (Cugir, Rumänien), STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o. (Maribor, Slowenien) und STARCAM s.r.o. (Most, Tschechische Republik) enthalten.

7 Ab dem Jahr 2023 erfolgt die Ermittlung der Kennzahl nach den Standards der Global Reporting Initiative und CDP. Eine entsprechende Zahl für das Jahr 2022 liegt nicht vor.

8 Anzahl aktive Beschäftigte inklusive Ferienbeschäftigte zum 31. Dezember 2023. Mit der Umsetzung der European Sustainability Reporting Standards ab dem Jahr 2024 wird die Beschäftigtenanzahl ein weiteres Kriterium für die Einbeziehung einer Gesellschaft in den Konsolidierungskreis. Der Anzahl der aktiven Beschäftigten nicht konsolidierter Tochterunternehmen, die deshalb ab dem Jahr 2024 in den Konsolidierungskreis einbezogen werden sollen, sind in obigen Zahlen nicht enthalten.

9 Die Mercedes-Benz Group hat 24 Hochrisikomaterialien priorisiert, die einer Rohstoffbewertung unterzogen werden. Die Kennzahl zeigt den Gesamtfortschritt des Bewertungsprozesses über alle 24 Rohstoffe hinweg.

Zusätzliche Informationen

Weiterführende Informationen rund um die **Mercedes-Benz Group-Aktie** sind zu finden unter:

 group.mercedes-benz.com/investoren

Dort sind auch Geschäfts- und Zwischenberichte sowie Einzelabschlüsse der Mercedes-Benz Group AG abrufbar. Darüber hinaus sind dort aktuelle Meldungen, der Finanzkalender, Präsentationen, diverse Kennzahlenübersichten, Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche Serviceangebote zu erhalten.

Die Berichte liegen in deutscher und englischer Sprache vor. Die deutsche Fassung ist verbindlich.

Aus Nachhaltigkeitsgründen erfolgt kein Druck von Geschäfts- und Zwischenberichten. Alle Geschäfts- und Zwischenberichte werden online und als PDF zum Download angeboten.

 group.mercedes-benz.com/investoren/berichte-news

Mercedes-Benz Group AG

70546 Stuttgart


Tel. +49 711 17 0

 group.mercedes-benz.com

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 eine negative Veränderung der Marktbedingungen 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, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien (oder Änderungen in deren Auslegung), insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit oder die Berichterstattung zu ESG-Themen (Umwelt-, Sozial- und Governance-Themen) betreffen, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen, Rohstoffen und Energie, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Material- oder Energieengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge, eine eingeschränkte Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, 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 sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

Angaben zu Strom- und Kraftstoffverbrauch sowie CO₂-Emissionen

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und zu den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem »Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen« entnommen werden.  dat.de/fileadmin/media/LeitfadenCO2/LeitfadenCO2.pdf

