

DAIMLER

Zwischenbericht Q3 2020



Inhalt

A Wichtige Kennzahlen	4
B Daimler am Kapitalmarkt	6
C Konzernzwischenlagebericht	7 – 28
Geschäftsentwicklung	7
Ertragslage	9
Finanzlage	14
Vermögenslage	18
Investitions- und Forschungstätigkeit	21
Mitarbeiter	21
Wichtige Ereignisse	22
Risiko- und Chancenbericht	23
Prognosebericht	27
D Geschäftsfelder	29 – 33
Mercedes-Benz Cars & Vans	29
Daimler Trucks & Buses	31
Daimler Mobility	33
E Konzernzwischenabschluss	34 – 63
Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	34
Konzern-Gesamtergebnisrechnung	36
Konzernbilanz	38
Konzern-Kapitalflussrechnung	39
Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals	40
Konzernanhang zum Zwischenabschluss	42
Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht	64
F Adressen – Informationen – Finanzkalender	65

Titelmotiv: Der neue Mercedes-Benz eCitaro Gelenkbus.

Für einen nachhaltigen, CO₂-neutralen öffentlichen Personentransport: Der neue vollelektrisch angetriebene Gelenkbus Mercedes-Benz eCitaro G hat extra viel Platz, um bis zu 146 Passagiere zu befördern. Er eignet sich ideal für den Einsatz in hochbelasteten Städten und Metropolen mit einem großen Fahrgastaufkommen und ist ein wesentlicher Baustein für lebenswerte Innenstädte. Optional gibt es den eCitaro G erstmals mit Feststoff-Batterien. Sie bieten eine extra hohe Energie-dichte mit einer gesamten Energiekapazität von 441 kWh. Dank höherer Reichweite kann dieser Bus daher sehr gut die meisten typischen Stadtrouten bedienen.

Q3

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

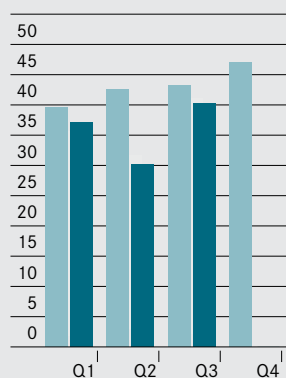
€-Werte in Millionen	Q3 2020	Q3 2019	Veränd. in %
Umsatz	40.281	43.270	-7 ¹
Europa	17.535	17.308	+1
davon Deutschland	7.021	6.606	+6
Nordamerika	10.943	13.055	-16
davon USA	9.602	11.377	-16
Asien	10.002	10.337	-3
davon China	5.495	4.648	+18
Übrige Märkte	1.801	2.570	-30
Sachinvestitionen	1.193	1.772	-33
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	2.126	2.501	-15
davon aktivierte Entwicklungskosten	572	737	-22
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	5.139	2.819	+82
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	5.345	2.931	+82
EBIT	3.070	2.690	+14
Bereinigtes EBIT	3.479	3.142	+11
Konzernergebnis	2.158	1.813	+19
Ergebnis je Aktie (in €)	1,92	1,61	+19
Beschäftigte	291.770	298.655 ²	-2

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzrückgang um 5%.

2 Stand 31.12.2019.

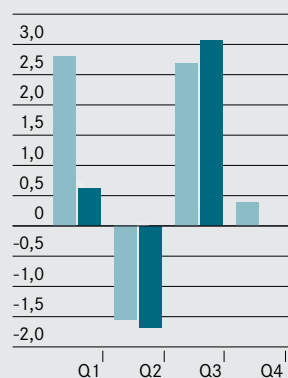
Umsatz

in Milliarden €



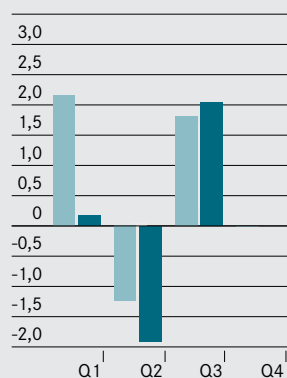
EBIT

in Milliarden €



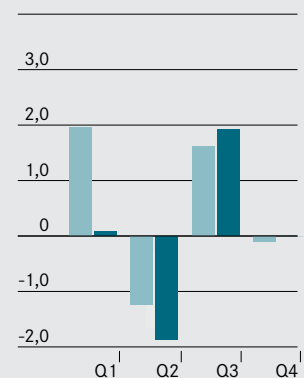
Konzernergebnis

in Milliarden €



Ergebnis je Aktie

in €



2019
2020

Q1-3

Wichtige Kennzahlen Daimler-Konzern

€-Werte in Millionen	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Veränd. in %
Umsatz	107.688	125.618	-14 ¹
Europa	44.334	51.165	-13
davon Deutschland	17.748	19.694	-10
Nordamerika	30.304	37.877	-20
davon USA	26.721	32.879	-19
Asien	27.779	28.998	-4
davon China	14.672	13.697	+7
Übrige Märkte	5.271	7.578	-30
Sachinvestitionen	3.830	5.191	-26
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	6.735	7.236	-7
davon aktivierte Entwicklungskosten	1.915	2.199	-13
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	3.508	-522	.
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	4.261	-237	.
EBIT	2.005	3.930	-49
Bereinigtes EBIT	3.490	7.899	-56
Konzernergebnis	420	2.720	-85
Ergebnis je Aktie (in €)	0,13	2,32	-94
Beschäftigte	291.770	298.655 ²	-2

1 Bereinigt um Wechselkurseffekte Umsatzrückgang um 14 %.

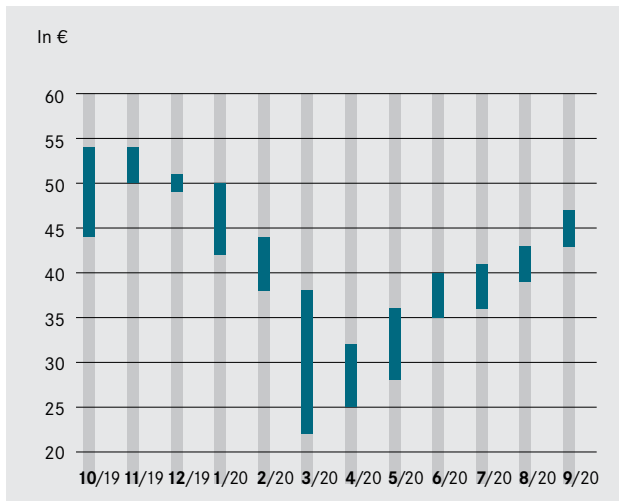
2 Stand 31.12.2019.

Daimler am Kapitalmarkt

Kennzahlen

	30. Sept. 2020	30. Sept. 2019	Veränd. in %
Ergebnis je Aktie im Q3 (in €)	1,92	1,61	+19
Ausstehende Aktien (in Mio.)	1.069,8	1.069,8	0
Marktkapitalisierung (in Mrd. €)	49,26	48,81	+1
Xetra-Schlusskurs (in €)	46,04	45,62	+1

Höchst- und Tiefsturse Daimler, 2019/2020

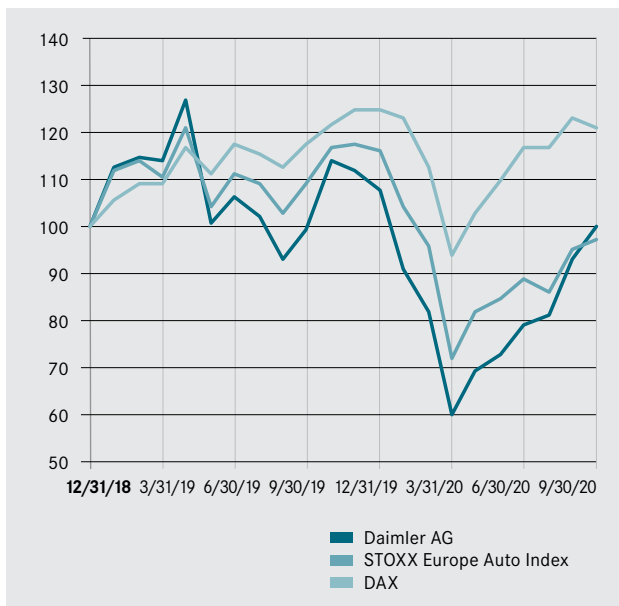


Börsen und Automobilaktien setzen ihre Aufwärtsbewegung im dritten Quartal 2020 fort

Die weltweiten Aktienmärkte legten im dritten Quartal überwiegend weiter zu. Dabei erreichten einige Indizes zwischenzeitlich sogar neue Höchststände. Zunächst verliehen in Europa insbesondere die Ankündigung eines 750 Mrd. € schweren Wiederaufbaufonds durch die EU, die anziehende globale Wirtschaftstätigkeit sowie positive Nachrichten zur Entwicklung von Corona-Impfstoffen den Börsen Auftrieb. Auch das Festhalten der USA und China am Handelsdeal unterstützte die Aktienmärkte. Dies wirkte sich auch auf die Automobilaktien mit ihren global verzweigten Liefer- und Produktionsnetzwerken aus. Global steigende Corona-Infektionszahlen belasteten allerdings die Stimmung an den Märkten zum Ende des dritten Quartals.

Die Daimler-Aktie zeigte im dritten Quartal 2020 eine weitere deutliche Kurserholung. Neben den Zahlen für das zweite Quartal, die besser ausfielen als von den Analysten mehrheitlich erwartet, machten insbesondere die Ankündigung von Maßnahmen zur Optimierung der Fixkosten, positive Verkaufszahlen bei Mercedes-Benz Cars sowie die Vorstellung der neuen S-Klasse den Anlegern Mut. Die Daimler-Aktie schloss zum Quartalsende bei 46,04 € und lag damit um rund 27 % über dem Wert zum Ende des zweiten Quartals 2020. Unter Berücksichtigung der Dividendenzahlung von 0,90 € je Aktie haben unsere Aktionäre eine Wertentwicklung von +30 % erfahren. Im gleichen Zeitraum stieg der DAX um 4 % und der STOXX Europe Auto Index um 9 %.

Börsenkursentwicklung (indiziert)



Daimler begibt erste grüne Anleihe

Der Daimler-Konzern hat sich im dritten Quartal erneut erfolgreich auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten refinanziert. Neben einigen lokalen Transaktionen begab die Daimler AG die erste grüne Anleihe in der Unternehmensgeschichte mit einem Volumen von 1,0 Mrd. € und einer Laufzeit von zehn Jahren. Die Anfang April zusätzlich vereinbarte Kreditlinie in Höhe von 12 Mrd. € wurde nach Durchführung der Kapitalmarkttransaktionen im dritten Quartal auf einen verfügbaren Betrag von 8,8 Mrd. € angepasst. Weiterhin konnten im dritten Quartal 2020 mehrere Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktionen durchgeführt werden. In den USA wurde ein Refinanzierungsvolumen von insgesamt 4,2 Mrd. USD generiert. In China wurde ein Volumen von 6,0 Mrd. CNY begeben. Darüber hinaus wurde in Korea erstmals eine ABS-Anleihe mit einem Refinanzierungsvolumen von 394,0 Mrd. KRW emittiert.

Konzernzwischenlagebericht

Konzernabsatz mit 772.700 (i. V. 839.300) Einheiten deutlich unter Vorjahresniveau

Umsatz bei 40,3 (i. V. 43,3) Mrd. €

Konzern-EBIT in Höhe von 3,1 (i. V. 2,7) Mrd. €; bereinigtes Konzern-EBIT von 3,5 (i. V. 3,1) Mrd. €

Konzernergebnis von 2,2 (i. V. 1,8) Mrd. €

Free Cash Flow im Industriegeschäft in den ersten neun Monaten bei 3,5 (i. V. -0,5) Mrd. €

Für Gesamtjahr 2020 Absatz und Umsatz deutlich unter Vorjahresniveau, EBIT auf Vorjahresniveau erwartet

Free Cash Flow des Industriegeschäfts deutlich über Vorjahresniveau erwartet

Geschäftsentwicklung

Weltwirtschaft erholt sich nach tiefem Fall

Auch im dritten Quartal wurde die Weltwirtschaft weiterhin stark von den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie beeinflusst. Nach dem massiven Einbruch der Wirtschaftsleistung im zweiten Quartal infolge nationaler Shutdowns in fast allen großen Volkswirtschaften hatte ab Mai mit Beginn der Lockerungen eine recht dynamische Erholung eingesetzt, die sich auch im dritten Quartal fortsetzte. Die Dynamik zeigte sich dabei jedoch recht uneinheitlich, sowohl im Hinblick auf Regionen als auch Sektoren. Einzelhandelsumsätze entwickelten sich besonders kräftig, vor allem in Europa und Nordamerika, und lagen im dritten Quartal vielerorts bereits wieder über dem Vorjahresniveau. Auch die Erholung der Industrie konnte positiv überraschen, wenngleich die Produktion noch deutlich unter dem Vorjahresniveau zurückblieb. Deutlich schwieriger stellte sich die Situation im Bereich der Dienstleistungen, wie zum Beispiel des Tourismus, dar. Frühindikatoren wie der Einkaufsmanagerindex für den Dienstleistungssektor sind zum Quartalsende wieder spürbar gesunken und zeigen an, dass der Weg zu alten Normalniveaus nicht zuletzt aufgrund des erneuten Anstiegs der Neuinfektionen noch weit ist. Der globale Aktienmarkt hat sich im dritten Quartal weiter verbessert und lag trotz einer leichten Schwäche zum Quartalsende zuletzt annähernd 10% über dem Vorjahresniveau. Die US-Wirtschaft hat sich im dritten Quartal kräftig erholt und dürfte im Vergleich zum Vorquartal deutlich gewachsen sein. Das amerikanische Bruttoinlandsprodukt lag aber noch unter dem Vorjahreswert. Vor allem die Verbraucherausgaben erholten sich kräftig und konnten sogar das Vorjahresniveau übertreffen. Auch die Wirtschaft der Eurozone hat sich seit Mai erholt und dürfte im dritten Quartal spürbar gewachsen sein; sie blieb jedoch noch deutlich unter dem Vorjahresniveau, mit großen Unterschieden innerhalb der Region. Jüngste Monatsdaten zeigten außerdem, dass die Erholung zuletzt an Dynamik eingebüßt hat, nachdem die Zahl der Neuinfektionen mit dem Coronavirus in einigen Regionen auf neue Rekordhochs gestiegen ist. In China, das bereits im zweiten Quartal wieder das Vorkrisenniveau erreicht hatte, hat sich die Lage im dritten Quartal weiter normalisiert, und das Wachstum dürfte sich weiter beschleunigt haben. Unter den weiteren großen Volkswirtschaften verlief die Erholung in Japan eher schleppend, und auch die indische Volkswirtschaft war angesichts hoher Infektionszahlen nach wie vor stark beeinträchtigt; dagegen entwickelte sich die brasilianische Volkswirtschaft merklich besser als befürchtet. Notenbanken und Regierungen in China, Europa, USA und anderen Regionen

behielten ihren expansiven Kurs im dritten Quartal bei und stützten damit den Aufschwung. Der Ölpreis bewegte sich in einem recht engen Korridor von 40-45 USD je Barrel und lieferte damit nur wenig Auftrieb für die rohstoffexportierenden Volkswirtschaften.

Auch die Entwicklung des **weltweiten Pkw-Marktes** war weiterhin stark durch die Corona-Krise geprägt. Im Einklang mit der gesamtwirtschaftlichen Dynamik hatten die meisten für Daimler relevanten Absatzmärkte schon im zweiten Quartal ihren Tiefpunkt erreicht und zeigten im dritten Quartal eine spürbare Belebung. Im Vorjahresvergleich lag die weltweite Pkw-Nachfrage aber noch leicht im Minus.

Auf dem chinesischen Markt, der seinen Tiefpunkt bereits im Februar erreicht hatte, setzte sich die Erholung fort. Im dritten Quartal bewegten sich die Pkw-Verkäufe deutlich über dem Vorjahresniveau. Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge verbesserte sich ebenfalls sichtbar, verzeichnete im Vergleich zum Volumen des Vorjahres aber noch einen Rückgang um nahezu 10%.

Auch der europäische Markt befindet sich seit dem Tiefpunkt im April auf einem Erholungspfad und lag im abgelaufenen Quartal nur noch leicht unterhalb des Vorjahresniveaus. Ein ähnliches Muster war in Westeuropa zu beobachten, wo die Pkw-Nachfrage rund 5% geringer ausfiel als im Vorjahr. Alle großen westeuropäischen Absatzmärkte verbesserten sich in den zurückliegenden Monaten deutlich. Während die Verkaufszahlen in Deutschland, Frankreich und Spanien trotzdem noch zwischen 5 und 7% im Minus lagen, erreichten die Marktvolumina in Großbritannien und Italien sogar annähernd das Vorjahresniveau. Vor allem aufgrund der verbesserten Situation im russischen Markt und des starken Zuwachses in der Türkei übertraf die Nachfrage in Osteuropa das Vorjahresniveau deutlich.

Die **Transporternachfrage** in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Schweiz) lag im dritten Quartal 2020 in etwa auf dem Vorjahresniveau. Dabei belief sich das Marktvolumen für mittelgroße und große Transporter deutlich über dem Niveau des Vorjahres, während das Marktvolumen für kleine Transporter um rund 10% im Minus lag. Der US-Markt für große Transporter bewegte sich leicht unter dem Vorjahresniveau. Der Markt für große Transporter in Lateinamerika verzeichnete einen deutlichen Marktrückgang.

Wichtige **Lkw-Absatzmärkte** verzeichneten nach den schweren Verlusten der ersten Jahreshälfte im dritten Quartal eine sichtbare Verbesserung. In den meisten Fällen fielen die Verkaufszahlen aber noch deutlich geringer aus als im Vorjahr. Der nordamerikanische Markt für schwere Lkw (Klasse 8) konnte die Verluste im dritten Quartal etwas reduzieren, lag aber immer noch rund 30% unterhalb des Vorjahresniveaus.

Auch in der Region EU30 verbesserte sich die Nachfrage nach schweren Lkw im Vergleich zum Frühjahr. Nach letzten Schätzungen lag der Markt nur noch leicht unter dem Vorjahresniveau, welches allerdings aufgrund regulatorischer Sondereffekte relativ schwach war. In Brasilien fiel die Erholungsdynamik zuletzt stärker aus als erwartet. Die Verkäufe schwerer Lkw bewegten sich im dritten Quartal nur noch rund 10% unter dem Vorjahreswert. In Japan war die Nachfrage mit einem Minus von rund 20% eher schwach.

Auch die **Busmärkte** waren weiterhin von den Folgen der Krise gekennzeichnet. In der Region EU30 lag die Busnachfrage vor allem aufgrund der anhaltenden Schwäche des Reisebussegments nach letzten Schätzungen deutlich unter dem Vorjahresniveau. In Brasilien war der Markt im dritten Quartal ebenfalls deutlich rückläufig.

Konzernabsatz deutlich unter Vorjahresniveau

Im dritten Quartal 2020 hat Daimler weltweit 772.700 (i. V. 839.300) Pkw und Nutzfahrzeuge abgesetzt. [↗ C.01](#)

Mercedes-Benz Cars hat im dritten Quartal weltweit 566.600 (i. V. 604.700) Pkw der Marken Mercedes-Benz und smart verkauft. Die Auslieferungen von Juli bis September standen in vielen Märkten trotz der anhaltenden COVID-19-Pandemie im Zeichen einer sich erholenden Endkundennachfrage. Die gestiegene Nachfrage konnte insbesondere durch einen Händlerbestandsabbau kurzfristig bedient werden. In Europa wurden 229.800 (i. V. 253.200) Fahrzeuge abgesetzt und damit die Erholung beim Absatz fortgesetzt. Im Kernmarkt Deutschland hat Mercedes-Benz Cars 84.200 (i. V. 85.100) Fahrzeuge verkauft und damit annähernd das Vorjahresniveau erreicht. In China, dem größten Absatzmarkt von Mercedes-Benz Cars, konnte mit 213.800 (i. V. 173.300) Einheiten der Absatz um 23% auf einen neuen Höchststand für das dritte Quartal gesteigert werden. In den USA lagen die Auslieferungen von Mercedes-Benz Cars mit 52.000 (i. V. 75.700) Fahrzeugen deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Mercedes-Benz Vans verzeichnete von Juli bis September 2020 einen Absatz von 106.900 (i. V. 100.300) Einheiten. In der Region EU30 setzte Mercedes-Benz Vans 69.300 (i. V. 65.500) Einheiten ab. In Nordamerika verzeichneten wir mit 18.500 (i. V. 14.100) abgesetzten Einheiten unser bisher absatzstärkstes Quartal. In den USA haben wir im dritten Quartal 16.000 (i. V. 11.600) Einheiten verkauft. In Lateinamerika ging der Absatz auf 3.200 (i. V. 4.400) Einheiten zurück. In China lag der Absatz mit 6.500 (i. V. 8.500) Einheiten deutlich unter dem Vorjahreszeitraum.

Der Absatz von **Daimler Trucks** lag im dritten Quartal weiterhin insbesondere wegen der COVID-19-Pandemie mit 94.100 Einheiten um 25% unter dem Vorjahresniveau. In Nordamerika gingen unsere Lkw-Verkäufe um 22% auf 41.800 Einheiten zurück. Auch in der Region EU30 waren wir mit einem deutlichen Rückgang des Absatzes auf 15.400 (i. V. 19.900) Lkw von der weltweiten Marktschwäche betroffen. In Brasilien setzten wir 6.000 Einheiten ab; dies entspricht einem Absatzzrückgang von 26% gegenüber dem Vorjahresquartal. In Asien bewegten sich unsere Lieferungen mit 21.900 (i. V. 33.600) Lkw ebenfalls deutlich unter denen des Vorjahres.

Der Absatz von **Daimler Buses** ging ebenfalls im Wesentlichen infolge der COVID-19-Pandemie im dritten Quartal 2020 um 43% auf 5.100 Einheiten zurück. In der Region EU30 hat Daimler Buses mit 1.900 Einheiten 23% weniger Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt als im Vorjahresquartal. Auch in Mexiko gingen unsere Verkäufe mit 200 Einheiten deutlich zurück (-71%). In Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, verzeichneten wir mit 1.600 Fahrgestellen einen Absatzzrückgang um 55%.

Bei **Daimler Mobility** hat sich das Neugeschäft stabilisiert und ist im Vergleich zum Vorjahresquartal um 2% auf 18,7 Mrd. € gestiegen. Das Vertragsvolumen lag Ende September bei 149,8 Mrd. € und damit um 8% unter dem Jahresendniveau 2019. Eine Erholung war auch im Versicherungsgeschäft spürbar. Weltweit wurden im dritten Quartal 644.000 (i. V. 589.000) Versicherungspolice über Daimler Mobility abgeschlossen.

C.01

Konzernabsatz

	Q3 2020	Q3 2019	Veränd. in %
Daimler-Konzern	772.703	839.326	-8
Mercedes-Benz Cars	566.581	604.655	-6
Mercedes-Benz Vans	106.866	100.332	+7
Daimler Trucks	94.141	125.382	-25
Daimler Buses	5.115	8.957	-43

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

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

Umstellung der unternehmensinternen Steuerungs- und Berichtsstruktur ab 1. Januar 2020

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

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts werden zudem ab dem Geschäftsjahr 2020 sowohl für den Konzern als auch für die Segmente ergänzend bereinigte Größen ermittelt und berichtet. Die **Bereinigungen** umfassen Einzelsachverhalte, sofern diese in einem Berichtsjahr zu wesentlichen Effekten führen. Diese Einzelsachverhalte können insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Transaktionen betreffen. Weitere Informationen zum Steuerungssystem finden sich im Geschäftsbericht 2019 im Kapitel Grundlagen des Konzerns im zusammengefassten Lagebericht.

Anpassung der Vorjahreswerte

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

Ertragslage

Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler-Konzerns im dritten Quartal 2020

Trotz der andauernden COVID-19-Pandemie lag der **Umsatz** des Daimler-Konzerns im dritten Quartal 2020 mit 40.281 (i. V. 43.270) Mio. € nur leicht unter dem Vorjahreswert. Während der Umsatz im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Mobility nur leicht unter dem Vorjahresumsatz lag, erzielte das Segment Daimler Trucks & Buses im Wesentlichen COVID-19-bedingt einen Umsatz deutlich unter dem des Vorjahres. Auch bereinigt um negative Wechselkursveränderungen sank der Umsatz leicht unter das Niveau des Vorjahresquartals.

Die in Folge der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen wirkten sich dämpfend auf den Rückgang des Bruttoergebnisses vom Umsatz aus und führten auch in den anderen Funktionskostenbereichen zu Kostenreduktionen. Im Segment Daimler Mobility waren aufgrund der bereits im ersten Halbjahr 2020 erfolgten Erhöhung der Risikovorsorge keine weiteren Zuführungen zur Kreditrisikovorsorge notwendig.

Wie im Vorjahresquartal war das Ergebnis zudem durch Einzelsachverhalte beeinflusst. Vor allem Aufwendungen aus den laufenden Personalkostenoptimierungsprogrammen wirkten sich negativ auf die Funktionskosten aus. Im Vorjahresquartal hatte insbesondere eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge zu starken Ergebnisbelastungen sowohl in den Umsatzkosten als auch im sonstigen betrieblichen Ergebnis geführt.

Das **EBIT** belief sich im dritten Quartal 2020 auf 3.070 (i. V. 2.690) Mio. € und lag damit leicht über dem Vorjahreswert. Das bereinigte EBIT des Daimler-Konzerns betrug 3.479 (i. V. 3.142) Mio. €. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [7 C.04](#) enthalten.

Das **Zinsergebnis** belief sich im dritten Quartal 2020 auf -38 (i. V. -115) Mio. €.

Im dritten Quartal 2020 wird unter den **Ertragsteuern** ein Aufwand von 874 (i. V. 762) Mio. € ausgewiesen. Die Steuerquote betrug 28,8 (i. V. 29,6)%.

Das **Konzernergebnis** lag mit 2.158 Mio. € über dem Niveau des Vorjahresquartals von 1.813 Mio. €. Dabei entfiel auf **nicht beherrschende Anteile** ein Gewinn von 109 (i. V. 94) Mio. €. Der **Anteil der Aktionäre der Daimler AG** am Konzernergebnis betrug 2.049 (i. V. 1.719) Mio. €; dies führte zu einem Anstieg des **Ergebnisses je Aktie** auf 1,92 (i. V. 1,61) €.

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

Tabelle [7 C.02](#) zeigt die verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung des Daimler-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Daimler Mobility. Tabelle [7 C.03](#) zeigt die Zusammensetzung des EBIT für das Industriegeschäft.

C.02

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung drittes Quartal	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	Q3 2020	Q3 2019	Q3 2020	Q3 2019	Q3 2020	Q3 2019
in Millionen €						
Umsatzerlöse	40.281	43.270	33.404	36.184	6.877	7.086
Umsatzkosten	-32.704	-34.596	-26.777	-28.416	-5.927	-6.180
Bruttoergebnis vom Umsatz	7.577	8.674	6.627	7.768	950	906
Vertriebskosten	-2.364	-3.136	-2.208	-2.941	-156	-195
Allgemeine Verwaltungskosten	-888	-1.005	-699	-814	-189	-191
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.554	-1.764	-1.554	-1.764	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	287	-167	250	-192	37	25
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	162	193	215	326	-53	-133
Übriges Finanzergebnis	-150	-105	-150	-106	-	1
EBIT	3.070	2.690	2.481	2.277	589	413
Zinsergebnis	-38	-115	-36	-112	-2	-3
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.032	2.575	2.445	2.165	587	410
Ertragsteuern	-874	-762	-670	-640	-204	-122
Konzernergebnis	2.158	1.813	1.775	1.525	383	288
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	109	94				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	2.049	1.719				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	1,92	1,61				
Verwässert	1,92	1,61				

C.03

EBIT des Industriegeschäfts drittes Quartal	Industriegeschäft		Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses		Überleitung	
	Q3 2020	Q3 2019	Q3 2020	Q3 2019	Q3 2020	Q3 2019	Q3 2020	Q3 2019
in Millionen €								
Umsatzerlöse	33.404	36.184	25.818	26.562	9.230	11.483	-1.644	-1.861
Umsatzkosten	-26.777	-28.416	-20.846	-21.035	-7.602	-9.253	1.671	1.872
Bruttoergebnis vom Umsatz	6.627	7.768	4.972	5.527	1.628	2.230	27	11
Vertriebskosten	-2.208	-2.941	-1.820	-2.387	-566	-751	178	197
Allgemeine Verwaltungskosten	-699	-814	-379	-414	-344	-383	24	-17
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.554	-1.764	-1.237	-1.379	-342	-379	25	-6
Übrige Erträge/Aufwendungen	315	28	582	123	165	121	-432	-216
EBIT	2.481	2.277	2.118	1.470	541	838	-178	-31

Umsatz und EBIT der Segmente im dritten Quartal 2020

Der Umsatz von **Mercedes-Benz Cars & Vans** sank im dritten Quartal 2020 um 3% auf 25.818 (i. V. 26.562) Mio. €. Das EBIT des Segments belief sich auf 2.118 (i. V. 1.470) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug 2.417 (i. V. 1.868) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 9,4% über dem bereinigten Vorjahreswert von 7,0%. [↗ C.03](#) [↗ C.04](#)

Das Bruttoergebnis vom Umsatz ging insbesondere aufgrund des Absatzrückgangs von 20,8% auf 19,3% zurück. Die in Folge der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen führten zu einer Kostenreduktion in allen Funktionskostenbereichen. Vorteilhaft wirkte insbesondere eine signifikante Reduzierung der Fixkosten. Auch eine verbesserte Preisdurchsetzung hatte einen positiven Einfluss auf das Bruttoergebnis vom Umsatz. Darüber hinaus wirkten sich Anpassungen bei einem Pensionsplan und einem Gesundheitsfürsorgeplan in den USA positiv auf die Funktionskosten aus.

Des Weiteren belasteten Restrukturierungsmaßnahmen von 297 Mio. € das Ergebnis des Segments. Diese beinhalteten Personalkostenoptimierungsprogramme von 229 Mio. €. Darüber hinaus sind Aufwendungen zur Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks von 68 Mio. € enthalten, die im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Verkauf des Pkw-Werks im französischen Hambach stehen. Im Vorjahresquartal war das Ergebnis durch Einzel-sachverhalte im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge (362 Mio. €) sowie Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion der X-Klasse (36 Mio. €) belastet. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ C.04](#) enthalten.

Daimler Trucks & Buses verzeichnete im dritten Quartal 2020 einen Umsatzrückgang um 20% auf 9.230 (i. V. 11.483) Mio. €. Das EBIT betrug 541 (bereinigt 603; i. V. 838) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite des Segments lag mit 6,5% unter dem Vorjahreswert von 7,3%. [↗ C.03](#) [↗ C.04](#)

Die Ergebnisentwicklung im dritten Quartal 2020 war stark negativ von Volumenrückgängen geprägt. Die rückläufige Absatzentwicklung betraf alle Regionen und war im Wesentlichen auf Marktrückgänge infolge der andauernden COVID-19-Pandemie zurückzuführen. Belastungen resultierten auch aus Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme von 62 Mio. €. Das Bruttoergebnis vom Umsatz ging deshalb von 19,4% auf 17,6% zurück. Die eingeleiteten Maßnahmen führten zu einer Kostenreduktion in allen Funktionskostenbereichen. Vorteilhaft wirkte insbesondere eine signifikante Reduzierung der Fixkosten. Die Überleitung von EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ C.04](#) enthalten.

Das EBIT des Segments **Daimler Mobility** belief sich im dritten Quartal 2020 auf 589 (i. V. 413) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug 601 (i. V. 469) Mio. €. Die bereinigte Eigenkapitalrendite lag mit 16,5% über dem Niveau des bereinigten Vorjahreswertes von 13,5%. [↗ C.02](#) [↗ C.04](#)

Positive Effekte waren unter anderem aufgrund der eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Kostenposition zu verzeichnen. Darüber hinaus waren aufgrund der Reaktion auf die COVID-19-Pandemie im ersten Halbjahr 2020 keine weiteren Zuführungen zur Kreditrisikovorsorge im dritten Quartal 2020 notwendig. Belastet wurde das EBIT durch die Wertminderung einer Softwarelösung im Rahmen der Optimierung der IT-Architektur. Die Überleitung vom EBIT zum bereinigten EBIT ist in Tabelle [↗ C.04](#) enthalten.

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

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im dritten Quartal 2020 Aufwendungen von 222 (i. V. Erträge von 8) Mio. €. Dabei wirkte sich insbesondere die Wertminderung des At-equity-Buchwerts der Beteiligung an BAIC Motor negativ aus.

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich Erträge von 44 (i. V. Aufwendungen von 39) Mio. €.

C.04**Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT drittes Quartal**

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €					
Q3 2020					
EBIT	2.118	541	589	-178	3.070
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	2	-	-	-	2
Restrukturierungsmaßnahmen	297	62	12	36	407
M&A-Transaktionen	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT	2.417	603	601	-142	3.479
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	8,2	5,9	16,2		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	9,4	6,5	16,5		

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €					
Q3 2019					
EBIT	1.470	838	413	-31	2.690
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	362	-	11	-2	371
Restrukturierungsmaßnahmen	36	-	45	-	81
M&A-Transaktionen	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT	1.868	838	469	-33	3.142
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	5,5	7,3	11,9		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	7,0	7,3	13,5		

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.

C.05**Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung erste neun Monate**

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Q1-3 2020	Q1-3 2019
in Millionen €						
Umsatzerlöse	107.688	125.618	87.260	104.506	20.428	21.112
Umsatzkosten	-91.705	-103.827	-73.388	-85.444	-18.317	-18.383
Bruttoergebnis vom Umsatz	15.983	21.791	13.872	19.062	2.111	2.729
Vertriebskosten	-7.715	-9.359	-7.223	-8.777	-492	-582
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.616	-2.999	-2.059	-2.366	-557	-633
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-4.820	-5.037	-4.820	-5.037	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.068	-786	967	-1.609	101	823
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	381	665	689	950	-308	-285
Übriges Finanzergebnis	-276	-345	-273	-346	-3	1
EBIT	2.005	3.930	1.153	1.877	852	2.053
Zinsergebnis	-175	-404	-167	-397	-8	-7
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.830	3.526	986	1.480	844	2.046
Ertragsteuern	-1.410	-806	-1.066	-407	-344	-399
Konzernergebnis	420	2.720	-80	1.073	500	1.647
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	278	234				
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	142	2.486				
Ergebnis je Aktie (in €) auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG						
Unverwässert	0,13	2,32				
Verwässert	0,13	2,32				

C.06

EBIT des Industriegeschäfts erste neun Monate	Industriegeschäft		Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses		Überleitung	
	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Q1-3 2020	Q1-3 2019
in Millionen €								
Umsatzerlöse	87.260	104.506	67.963	76.043	24.174	33.238	-4.877	-4.775
Umsatzkosten	-73.388	-85.444	-57.463	-63.004	-20.732	-26.902	4.807	4.462
Bruttoergebnis vom Umsatz	13.872	19.062	10.500	13.039	3.442	6.336	-70	-313
Vertriebskosten	-7.223	-8.777	-5.928	-7.216	-1.802	-2.137	507	576
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.059	-2.366	-1.136	-1.314	-981	-1.122	58	70
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-4.820	-5.037	-3.828	-3.954	-1.032	-1.119	40	36
Übrige Erträge/Aufwendungen	1.383	-1.005	1.895	-726	405	267	-917	-546
EBIT	1.153	1.877	1.503	-171	32	2.225	-382	-177

C.07

Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT erste neun Monate

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Überleitung	Daimler-Konzern
in Millionen €					
Q1-3 2020					
EBIT	1.503	32	852	-382	2.005
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	148	-	-	9	157
Restrukturierungsmaßnahmen	1.085	71	120	52	1.328
M&A-Sachverhalte	-	-	-	-	-
Bereinigtes EBIT	2.736	103	972	-321	3.490
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	2,2	0,1	7,8		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	4,0	0,4	8,8		
in Millionen €					
Q1-3 2019					
EBIT	-171	2.225	2.053	-177	3.930
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen) sowie Takata	3.957	-	34	20	4.011
Restrukturierungsmaßnahmen	602	-	74	-	676
M&A-Transaktionen	-	-	-718	-	-718
Bereinigtes EBIT	4.388	2.225	1.443	-157	7.899
Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)	-0,2	6,7	19,9		
Bereinigte Umsatzrendite/Eigenkapitalrendite (in %)¹	5,8	6,7	14,0		

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

Finanzlage

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** **7 C.08** belief sich in den ersten neun Monaten 2020 auf 17,3 (i. V. 6,6) Mrd. € und war insbesondere geprägt durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Während in der Vorjahresperiode ein Anstieg des Leasings- und Absatzfinanzierungsportfolios den Cash Flow der Geschäftstätigkeit belastete, ergab sich durch den Rückgang des Portfolios infolge der Corona-Krise im Berichtszeitraum eine deutliche Entlastung des Cash Flows. Die Folgen der COVID-19-Pandemie beeinflussten auch die Entwicklung des Working Capital positiv. Temporäre Produktionsunterbrechungen im zweiten Quartal 2020 und die sich im Verlauf des dritten Quartals wieder erholende Kundennachfrage waren die wesentlichen Einflussfaktoren auf die Entwicklung des Working Capital. Im Berichtszeitraum waren in allen automobilen Segmenten Rückgänge der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie ein geringerer Anstieg der

Vorratsbestände zu verzeichnen. Zudem wirkte insbesondere bei Mercedes-Benz Cars & Vans im Vorjahr ein höherer Anstieg der Vorratsbestände, der neben den saisonalen Einflüssen auch auf Modellwechsel und die Einschränkung der Fahrzeugverfügbarkeit in einigen internationalen Märkten zurückzuführen war. Des Weiteren war der Cash Flow der Geschäftstätigkeit beeinflusst durch den höheren Zahlungsmittelzufluss aus den von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. ausgeschütteten Dividenden. Die mit den Folgen der COVID-19-Pandemie einhergehende deutliche Verschlechterung des operativen Geschäftsverlaufs zeigte sich vor allem im Ergebnis vor Ertragsteuern, welches im Vorjahr zudem durch die nicht zahlungswirksamen Zuführungen zu den Rückstellungen und Aufwendungen für Verbindlichkeiten in den sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva belastet war. Darüber hinaus wirkten Zahlungen, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios für die anstehende Beendigung der Produktion der X-Klasse im ersten Quartal 2020 geleistet wurden.

C.08

Verkürzte Kapitalflussrechnung

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Q1-3 2020	Q1-3 2019
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	18.883	15.853	16.152	12.799	2.731	3.054
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.830	3.526	986	1.480	844	2.046
Abschreibungen/Wertminderungen	6.668	5.561	6.453	5.449	215	112
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-423	-1.200	-781	-808	358	-392
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-933	-5.500	-1.140	-5.493	207	-7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.287	186	973	114	314	72
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.106	1.832	1.954	1.840	152	-8
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.277	-1.620	-63	-42	4.340	-1.578
Vermietete Fahrzeuge	2.393	-837	20	218	2.373	-1.055
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-163	5.174	-38	5.110	-125	64
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.234	637	1.234	636	-	1
Gezahlte Ertragsteuern	-1.008	-1.199	-184	-287	-824	-912
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	17.268	6.560	9.414	8.217	7.854	-1.657
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-5.967	-7.782	-5.889	-7.649	-78	-133
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	-96	-1.268	-110	-242	14	-1.026
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	476	741	220	554	256	187
Sonstige Ein- und Auszahlungen	267	164	257	138	10	26
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-5.320	-8.145	-5.522	-7.199	202	-946
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-4.486	6.048	-7.513	4.589	3.027	1.459
Dividendenzahlungen	-1.218	-3.710	-1.209	-3.697	-9	-13
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	1	-43	-12	-11	13	-32
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	11.111	46	-11.111	-46
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-5.703	2.295	2.377	927	-8.080	1.368
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-630	426	-522	400	-108	26
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	24.498	16.989	21.899	15.144	2.599	1.845

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** **↗ C.08** ergab sich ein Mittelabfluss von 5,3 (i. V. 8,1) Mrd. €. Der Rückgang resultierte insbesondere aus den niedrigeren Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte. Zudem war der Cash Flow der Investitionstätigkeit beeinflusst durch die im ersten Quartal 2019 durchgeführte Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group, die im Saldo zu Zahlungsmittelabflüssen (netto) von 0,7 Mrd. € führte. Hier wirkten insbesondere Kapitalerhöhungen in die Gemeinschaftsunternehmen.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** **↗ C.08** resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 5,7 (i. V. Mittelzufluss 2,3) Mrd. €. Der Rückgang im Vergleich zur Vorjahresperiode ist im Wesentlichen auf die Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten zurückzuführen, die insbesondere im Zusammenhang mit der Refinanzierung der Leasing- und Absatzfinanzierung stehen. Positive Effekte resultierten dagegen aus der im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG.

Seit dem 31. Dezember 2019 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 5,6 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen umfasst, hat sich um 5,0 Mrd. € auf 32,6 Mrd. € erhöht.

Die von Daimler verwendete Messgröße für die Finanzkraft seiner industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** **↗ C.09**, dessen Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit erfolgt. Die im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flow ist. Demgegenüber werden Effekte im Zusammenhang mit der Abbildung der Nutzungsrechte, die aus der Leasingnehmerbilanzierung resultieren und im Wesentlichen zahlungsunwirksam sind, im Free Cash Flow des Industriegeschäfts berücksichtigt.

Die übrigen Anpassungen betreffen die Effekte aus der Finanzierung konzerninterner Händler sowie Effekte aus konzerninternen Geldanlagen. Darüber hinaus werden die im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit auszuweisenden Zahlungsströme im Zusammenhang mit dem Erwerb oder der Veräußerung von Anteilen an Tochtergesellschaften ohne Beherrschungsverlust im Free Cash Flow berücksichtigt. In der Vorjahresperiode wirkten insbesondere die Effekte aus den im Zusammenhang mit »Projekt Zukunft« durchgeführten konzerninternen Käufen und Verkäufen von Anteilsbesitz, die im Cash Flow der Investitionstätigkeit ausgewiesen und im Free Cash Flow des Industriegeschäfts storniert wurden.

Der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** führte in den ersten neun Monaten 2020 zu einem Zahlungsmittelzufluss von 3,5 (i. V. Zahlungsmittelabfluss 0,5) Mrd. € und ist insbesondere geprägt durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie. Temporäre Produktionsunterbrechungen im zweiten Quartal 2020 und die sich im Verlauf des dritten Quartals wieder erholende Kundennachfrage waren die wesentlichen Einflussfaktoren auf die Entwicklung des Working Capital. Im Berichtszeitraum waren in allen automobilen

C.09**Free Cash Flow des Industriegeschäfts**

	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Veränd.
in Millionen €			
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	9.414	8.217	+1.197
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-5.522	-7.199	+1.677
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen	-220	-554	+334
Nutzungsrechte	-239	-636	+397
Übrige Anpassungen	75	-350	+425
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	3.508	-522	+4.030
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	452	285	+167
Restrukturierungsmaßnahmen	301	-	+301
M&A Transaktionen	-	-	-
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	4.261	-237	+4.498

Segmenten Rückgänge der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie ein geringerer Anstieg der Vorratsbestände zu verzeichnen. Zudem wirkte insbesondere bei Mercedes-Benz Cars & Vans im Vorjahr ein höherer Anstieg der Vorratsbestände, der neben den saisonalen Einflüssen auch auf Modellwechsel und die Einschränkung der Fahrzeugverfügbarkeit in einigen internationalen Märkten zurückzuführen war. Darüber hinaus war ein höherer Zahlungsmittelzufluss aus den von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. ausgeschütteten Dividenden zu verzeichnen. Des Weiteren beeinflussten die rückläufigen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie die geringeren Zugänge zu Nutzungsrechten den Free Cash Flow des Industriegeschäfts. Die mit den Folgen der COVID-19-Pandemie einhergehende deutliche Verschlechterung des operativen Geschäftsverlaufs zeigte sich vor allem im Ergebnis vor Ertragsteuern, welches im Vorjahr durch die nicht zahlungswirksamen Zuführungen zu den Rückstellungen und Aufwendungen für Verbindlichkeiten in den sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva belastet war. Darüber hinaus führten die Zahlungen, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios im ersten Quartal 2020 geleistet wurden, zu einer Belastung im Free Cash Flow des Industriegeschäfts.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir zudem ab dem ersten Quartal 2020 einen **bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts** **↗ C.09**. In den Bereinigungen aus rechtlichen Verfahren sind Zahlungen des Industriegeschäfts enthalten, die im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und den damit zusammenhängenden Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge stehen. Die Bereinigungen aus Restrukturierungsmaßnahmen beinhalten die Zahlungen, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios geleistet wurden. Der bereinigte Free Cash Flow des Industriegeschäfts führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 4,3 (i.V. Zahlungsmittelabfluss 0,2) Mrd. €.

In den ersten neun Monaten 2020 führte der **Free Cash Flow des Daimler-Konzerns** zu einem Mittelzufluss von 11,3 (i. V. Mittelabfluss 3,0) Mrd. €. Neben den Effekten aus dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist der Free Cash Flow des Daimler-Konzerns insbesondere durch das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Daimler Mobility beeinflusst. Zudem wirkten im ersten Quartal 2019 die Zahlungsmittelabflüsse (netto) infolge der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group.

Neben der Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit kann der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** auf Basis der Cash Flows vor Zinsen und Steuern (CFBIT) der automobilen Segmente abgeleitet werden. Die Überleitung vom CFBIT von Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst darüber hinaus die gezahlten Steuern und Zinsen. Die übrigen Überleitungs-

posten beinhalten insbesondere Eliminierungen zwischen den Segmenten sowie Sachverhalte, die dem Industriegeschäft zuzuordnen sind, aber nicht von den automobilen Segmenten verantwortet werden. In der Tabelle **7 C.10** wird die Überleitung vom CFBIT der automobilen Segmente zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts dargestellt.

Der **CFBIT der automobilen Segmente** leitet sich aus dem EBIT und der Veränderung der Net Assets ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte. Die Tabelle **7 C.11** zeigt für Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses die Zusammensetzung des CFBIT für das dritte Quartal 2020 im Vergleich zur Vorjahresperiode. In der Tabelle **7 C.12** wird für Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses die Überleitung vom CFBIT zum **bereinigten CFBIT** sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** für das dritte Quartal dargestellt.

C.10

Überleitung CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts

	Q3 2020	Q3 2019	Q1-3 2020	Q1-3 2019
in Millionen €				
CFBIT Mercedes-Benz Cars & Vans	4.617	1.825	3.318	-1.151
CFBIT Daimler Trucks & Buses	1.142	736	936	1.531
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-24	186	-184	-287
Gezahlte/erhaltene Zinsen	-133	-140	-82	-364
Übrige Überleitungsposten	-463	212	-480	-251
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	5.139	2.819	3.508	-522

C.11

CFBIT

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	Q3 2020	Q3 2019	Q3 2020	Q3 2019
in Millionen €				
EBIT	2.118	1.470	541	838
Veränderung im Working Capital	435	1	184	-100
Nettofinanzinvestitionen	-58	-50	-35	-181
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-1.603	-2.426	-131	-297
Abschreibungen/Wertminderungen	1.745	1.552	332	333
Übrige	1.980	1.278	251	143
CFBIT	4.617	1.825	1.142	736

C.12

Überleitung zum bereinigten CFBIT

	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	Q3 2020	Q3 2019	Q3 2020	Q3 2019
in Millionen €				
CFBIT	4.617	1.825	1.142	736
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	204	112	-	-
Restrukturierungsmaßnahmen	-	-	-	-
M&A Transaktionen	-	-	-	-
Bereinigter CFBIT	4.821	1.937	1.142	736
Bereinigtes EBIT	2.417	1.868	603	838
Bereinigte Cash Conversion Rate¹	2,0	1,0	1,9	0,9

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

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [↗ C.13](#) errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten. Soweit die konzerninterne Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durch Gesellschaften des Industriegeschäfts erfolgt, wird diese bei der Ermittlung der Netto-Verschuldung des Industriegeschäfts abgezogen.

Seit dem 31. Dezember 2019 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 2,1 Mrd. € auf 13,1 Mrd. €. Der Anstieg ist insbesondere auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts zurückzuführen, der durch die Zahlung der Dividende an die Aktionäre der Daimler AG teilweise kompensiert wurde.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 um 15,5 Mrd. € auf 118,2 Mrd. € verringert. [↗ C.14](#)

Der Daimler-Konzern hat sich im dritten Quartal des Jahres 2020 erneut erfolgreich auf den internationalen Geld- und Kapitalmärkten **refinanziert**.

Im dritten Quartal 2020 sind Daimler aus der **Emission** von Anleihen liquide Mittel in Höhe von 2,4 (i. V. 9,0) Mrd. € zugeflossen. Aufgrund der Tilgung von Anleihen flossen 2,3 (i. V. 6,3) Mrd. € ab. Dabei wurde ein Emissionsvolumen von 1,0 Mrd. € in Form der ersten grünen Anleihe des Daimler-Konzerns (Anleihe mit dedizierter Mittelverwendung für nachhaltige Projekte) begeben [↗ C.15](#).

Über die in der Tabelle dargestellten Emissionen hinaus wurden diverse weitere Begebungen in verschiedenen Ländern vorgenommen.

Weiterhin konnten im dritten Quartal 2020 mehrere **Asset-Backed Securities (ABS)-Transaktionen** durchgeführt werden. In den USA wurde ein Refinanzierungsvolumen von insgesamt 4,2 Mrd. USD generiert. In China wurde ein Volumen von 6,0 Mrd. CNY begeben. Darüber hinaus wurde in Korea erstmals eine ABS-Anleihe mit einem Refinanzierungsvolumen von 394,0 Mrd. KRW emittiert.

Die Anfang April zusätzlich vereinbarte **Kreditlinie** von 12,0 Mrd. € beläuft sich zum 30. September 2020 nach Durchführung der Kapitalmarkttransaktionen im dritten Quartal auf einen verfügbaren Betrag von 8,8 Mrd. €. Zum 30. September 2020 wurde die Kreditlinie nicht in Anspruch genommen.

C.13

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

in Millionen €	30. Sept. 2020	31. Dez. 2019	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	21.899	16.152	+5.747
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.183	7.522	-339
Liquidität	29.082	23.674	+5.408
Finanzierungsverbindlichkeiten	-17.467	-13.289	-4.178
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	1.464	612	+852
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-16.003	-12.677	-3.326
Netto-Liquidität	13.079	10.997	+2.082

C.14

Netto-Verschuldung des Daimler-Konzerns

in Millionen €	30. Sept. 2020	31. Dez. 2019	Veränd.
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	24.498	18.883	+5.615
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	8.063	8.655	-592
Liquidität	32.561	27.538	+5.023
Finanzierungsverbindlichkeiten	-152.220	-161.780	+9.560
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	1.477	579	+898
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-150.743	-161.201	+10.458
Netto-Verschuldung	-118.182	-133.663	+15.481

C.15

Benchmarkemissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Finance North America LLC	1.250 Mio. USD	03/2020	03/2023
Daimler Finance North America LLC	450 Mio. USD	03/2020	03/2025
Daimler Finance North America LLC	450 Mio. USD	03/2020	03/2030
Daimler AG	1.500 Mio. €	04/2020	04/2025
Daimler AG	1.000 Mio. €	05/2020	08/2023
Daimler AG	1.250 Mio. €	05/2020	08/2026
Daimler AG	750 Mio. €	05/2020	05/2030
Daimler AG	1.000 Mio. €	09/2020	09/2030

Vermögenslage

Die **Bilanzsumme** ging im Vergleich zum 31. Dezember 2019 von 302,4 Mrd. € auf 290,7 Mrd. € zurück. Im Rückgang sind 10,0 Mrd. € aus Wechselkurseffekten enthalten; währungsberichtigt war ein Rückgang von 1,8 Mrd. € zu verzeichnen. Von der Bilanzsumme entfallen 160,2 (i. V. 174,8) Mrd. € auf Daimler Mobility; dies entsprach 55 % aller Vermögenswerte im Daimler-Konzern (i. V. 58 %).

Die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie haben die Bilanzpositionen zum 30. September 2020 in unterschiedlichem Umfang beeinflusst. Der Rückgang der Bilanzsumme ist insbesondere auf ein geringeres Volumen im Finanzdienstleistungsgeschäft und rückläufige Sachanlagen infolge der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten zurückzuführen. Gegenläufig wirkten deutlich höhere Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Auf der Passivseite sind niedrigere Finanzierungsverbindlichkeiten und ein geringeres Eigenkapital zu verzeichnen, während die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen über dem Vorjahresniveau liegen. Tabelle 7 C.16 zeigt die verkürzte Bilanz des Daimler-Konzerns sowie des Industriegeschäfts und Daimler Mobility.

Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme liegt mit 42 % auf dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme liegt mit 35 % ebenfalls auf dem Vorjahresniveau.

Die **Immateriellen Vermögenswerte** von 16,4 (i. V. 16,0) Mrd. € beinhalten 13,0 (i. V. 12,5) Mrd. € aktivierte Entwicklungskosten, 1,7 (i. V. 1,7) Mrd. € Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie 1,2 (i. V. 1,2) Mrd. € Geschäftswerte. Von den Entwicklungskosten entfielen Anteile von 94 (i. V. 93) % auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans sowie 6 (i. V. 7) % auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Sachanlagen** reduzierten sich unter anderem aufgrund der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks auf 35,1 (i. V. 37,1) Mrd. €. In den ersten neun Monaten 2020 wurden weltweit 3,8 (i. V. 5,2) Mrd. € insbesondere an unseren Produktions- und Montagestandorten für innovative Produkte und neue Technologien sowie die Modernisierung des weltweiten Produktionsnetzwerks investiert. Auf die deutschen Standorte entfielen Sachinvestitionen von 2,6 (i. V. 3,4) Mrd. €.

Die **Vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** reduzierten sich auf 142,8 (i. V. 155,1) Mrd. €; währungsberichtigt war ein Rückgang von 6,6 Mrd. € zu verzeichnen. Während sich das Neugeschäft im dritten Quartal stabilisierte, lag das Vertragsvolumen insbesondere in Folge der durch die Corona-Krise ausgelösten geringeren Kundennachfrage unter dem Niveau des Vorjahres. Zusätzlich wirkte die Erhöhung der Kreditrisikovorsorge aus dem ersten Halbjahr, um den verschlechterten volkswirtschaftlichen Prognosen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie Rechnung zu

C.16

Verkürzte Bilanz

	Daimler-Konzern		Industriegeschäft		Daimler Mobility	
	30. Sept. 2020	31. Dez. 2019	30. Sept. 2020	31. Dez. 2019	30. Sept. 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	16.430	15.978	15.651	15.077	779	901
Sachanlagen	35.092	37.143	34.781	36.782	311	361
Vermietete Gegenstände	47.704	51.482	17.506	18.799	30.198	32.683
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	95.060	103.661	-80	-88	95.140	103.749
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	5.059	5.949	4.267	4.842	792	1.107
Vorräte	29.534	29.757	28.553	28.420	981	1.337
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.739	12.332	9.905	11.045	834	1.287
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	24.498	18.883	21.899	16.152	2.599	2.731
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	8.063	8.655	7.183	7.522	880	1.133
davon kurzfristig	7.113	7.885	6.905	7.420	208	465
davon langfristig	950	770	278	102	672	668
Übrige finanzielle Vermögenswerte	7.156	6.083	-10.712	-13.283	17.868	19.366
Sonstige Vermögenswerte	11.318	12.515	1.538	2.349	9.780	10.166
Summe Aktiva	290.653	302.438	130.491	127.617	160.162	174.821
Passiva						
Eigenkapital	58.623	62.841	44.092	47.858	14.531	14.983
Rückstellungen	32.720	30.652	31.545	29.473	1.175	1.179
Finanzierungsverbindlichkeiten	152.220	161.780	17.467	13.289	134.753	148.491
davon kurzfristig	59.553	62.601	-15.630	-21.218	75.183	83.819
davon langfristig	92.667	99.179	33.097	34.507	59.570	64.672
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.877	12.707	13.937	11.896	940	811
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.376	9.864	5.015	6.224	3.361	3.640
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	12.527	13.631	12.123	13.239	404	392
Sonstige Schulden	11.310	10.963	6.312	5.638	4.998	5.325
Summe Passiva	290.653	302.438	130.491	127.617	160.162	174.821

tragen. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 49 % unter dem Vorjahresniveau (i. V. 51 %).

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** reduzierten sich auf 5,1 (i. V. 5,9) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Buchwerte der Beteiligungen an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC), BAIC Motor Corporation Ltd., There Holding B.V. sowie der YOUR NOW Holding GmbH. Der Rückgang ist unter anderem auf die im zweiten Quartal beschlossene und im dritten Quartal erfolgte Dividendenzahlung der BBAC zurückzuführen.

Die **Vorräte** reduzierten sich von 29,8 Mrd. € auf 29,5 Mrd. €; der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 10 % auf dem Niveau des Vorjahres. Währungsbereinigt erhöhten sich die Vorräte um 0,9 Mrd. €, unter anderem in China, den USA sowie in Deutschland.

Die **Forderungen aus Lieferungen und Leistungen** liegen mit 10,7 Mrd. € deutlich unter dem Vorjahresniveau (i. V. 12,3 Mrd. €). Der Rückgang spiegelt die weltweiten Auswirkungen der Corona-Krise und der daraus resultierenden Absatzentwicklung wider. Auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entfielen 65 (i. V. 61 %) der Forderungen sowie 27 (i. V. 28 %) auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 um 5,6 Mrd. € auf 24,5 Mrd. €.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen** wurde gegenüber dem 31. Dezember 2019 von 8,7 Mrd. € auf 8,1 Mrd. € reduziert. Er beinhaltet die der Liquidität zugeordneten Schuldtitel, die im Wesentlichen auf einem aktiven Markt gehandelt werden. Die Schuldtitel weisen in der Regel ein externes Rating von A oder besser aus.

Die **Übrigen finanziellen Vermögenswerte** liegen mit 7,2 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 6,1 Mrd. €). Sie bestehen vor allem aus derivativen Finanzinstrumenten, Eigen- und Fremdkapitalanteilen, Anteilen an nicht konsolidierten Tochterunternehmen sowie Krediten und sonstigen Forderungen gegen Dritte. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die gestiegenen positiven Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente zurückzuführen.

Die **Sonstigen Vermögenswerte** von 11,3 (i. V. 12,5) Mrd. € beinhalten insbesondere latente Steuern sowie Steuererstattungsansprüche. Hier wirkten insbesondere niedrigere Erstattungsansprüche im Zusammenhang mit der Umsatzsteuer.

Das **Eigenkapital** des Konzerns reduzierte sich gegenüber dem 31. Dezember 2019 von 62,8 Mrd. € auf 58,6 Mrd. €. Der währungsbereinigte Rückgang von 2,3 Mrd. € resultierte im Wesentlichen aus den ergebnisneutral erfassten Verlusten im Zusammenhang mit Pensionen von 2,2 Mrd. € sowie der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Daimler AG von 1,0 Mrd. €. Gegenläufig wirkten die ergebnisneutralen Gewinne aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 0,7 Mrd. € und das positive Konzernergebnis von 0,4 Mrd. €. Das den Aktionären der Daimler AG zustehende Eigenkapital reduzierte sich entsprechend auf 57,1 (i. V. 61,3) Mrd. €.

Im Verhältnis zum Rückgang der Bilanzsumme von 4 % reduzierte sich das Eigenkapital gegenüber dem um die Dividende bereinigten Eigenkapital des Vorjahres überproportional. Dem entsprechend lag die **Eigenkapitalquote** des Konzerns mit 20,2 % leicht unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 20,5 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 33,8 (i. V. 36,7) %.

Die **Rückstellungen** liegen mit 32,7 Mrd. € über dem Vorjahresniveau (i. V. 30,7 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 11 % ebenfalls über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 10 %). Sie umfassen insbesondere die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen von 12,5 (i. V. 9,7) Mrd. €, die im Wesentlichen die Differenz aus dem Barwert der Pensionsverpflichtungen von 38,3 (i. V. 36,2) Mrd. € und dem Marktwert der Planvermögen zur Finanzierung dieser Verpflichtungen von 26,9 (i. V. 27,8) Mrd. € enthalten. Der Rückgang der Abzinsungsfaktoren führte zu einem Anstieg des Barwerts der Pensionsverpflichtungen. Dieser Effekt wurde durch eine leicht negative Renditeentwicklung der Planvermögen verstärkt. Darüber hinaus beinhalten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Produktgarantien von 8,3 (i. V. 8,7) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 4,3 (i. V. 4,2) Mrd. €, für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren von 4,7 (i. V. 4,9) Mrd. € und für übrige Risiken von 3,0 (i. V. 3,1) Mrd. €.

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 152,2 Mrd. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 161,8 Mrd. €). Der währungsbereinigte Rückgang von 3,9 Mrd. € ist unter anderem auf die Entwicklung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts zurückzuführen. Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 52 % auf Anleihen, 24 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 11 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen sowie 10 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** haben sich gegenüber dem Vorjahreswert auf 14,9 (i. V. 12,7) Mrd. € erhöht. Der Anstieg betrifft im Wesentlichen Mercedes-Benz Cars & Vans und steht im Zusammenhang mit der erneut hohen Auslastung der Produktion im dritten Quartal 2020. Auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entfallen 72 (i. V. 71 %) der Verbindlichkeiten und 22 (i. V. 22 %) auf das Segment Daimler Trucks & Buses.

Die **Übrigen finanziellen Verbindlichkeiten** lagen bei 8,4 (i. V. 9,9) Mrd. €. Sie umfassen vor allem die Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien, aus der Personalabrechnung, aus derivativen Finanzinstrumenten, erhaltene Kauttionen sowie Verbindlichkeiten aus Zinsabgrenzungen auf Finanzierungsverbindlichkeiten. Der Rückgang ist unter anderem auf die geringeren negativen Marktwerte der derivativen Finanzinstrumente zurückzuführen.

Die **Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten** lagen mit 12,5 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau (i. V. 13,6 Mrd. €). Sie beinhalten insbesondere unrealisierte Umsätze aus Service- und Wartungsverträgen und erweiterten Garantien sowie Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften, die im Anwendungsbereich des IFRS 15 liegen. Der währungsbereinigte Rückgang von 0,7 Mrd. € resultierte insbesondere aus Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften.

Die **Sonstigen Schulden** von 11,3 (i. V. 11,0) Mrd. € beinhalten hauptsächlich latente Steuern, Steuerverbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten.

Tabelle **7 C.17** zeigt für die automobilen Segmente die Ableitung der Net Assets. Dabei handelt es sich um die operativen Vermögenswerte und Schulden, die von den Segmenten zu verantworten sind.

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

C.17 Net Assets der automobilen Segmente	Mercedes-Benz Cars & Vans		Daimler Trucks & Buses	
	30. Sept. 2020	31. Dez. 2019	30. Sept. 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €				
Immaterielle Vermögenswerte	13.913	13.234	1.723	1.828
Sachanlagen	26.506	27.933	7.953	8.569
Vorräte	21.072	20.959	7.572	7.615
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.983	7.556	2.923	3.469
Übrige Segmentvermögenswerte	23.168	24.808	5.698	6.497
Segmentvermögenswerte	91.642	94.490	25.869	27.978
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.773	9.042	3.243	2.847
Übrige Segmentschulden	50.247	52.150	13.794	14.706
Segmentschulden	61.020	61.192	17.037	17.553
Net Assets	30.622	33.298	8.832	10.425

Investitions- und Forschungstätigkeit

Der Daimler-Konzern hat im dritten Quartal 1,2 (i. V. 1,8) Mrd. € in Sachanlagen investiert. Der größte Anteil entfiel mit 1,0 (i. V. 1,5) Mrd. € auf Mercedes-Benz Cars & Vans. Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen lag auf den Produktionsvorbereitungen der neuen S-Klasse und der Nachfolgemodelle der Kompaktwagen sowie der Anlaufvorbereitung für die C-Klasse. Außerdem fließen weiterhin hohe Investitionen in die Batteriefertigung. Für Daimler Trucks & Buses lag im dritten Quartal 2020 der Fokus vor allem auf Zukunftstechnologien und maßgeschneiderten Produkten für wichtige Wachstumsmärkte, Folgegenerationen bestehender Produkte, globalen Aggregate-Projekten im Bereich Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz sowie der Optimierung des weltweiten Produktions- und Vertriebsnetzwerkes.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Daimler-Konzerns beliefen sich im dritten Quartal auf 2,1 (i. V. 2,5) Mrd. €; davon wurden 0,6 (i. V. 0,7) Mrd. € aktiviert. Mit 1,8 (i. V. 2,1) Mrd. € entfielen mehr als drei Viertel der Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf Mercedes-Benz Cars & Vans. Der Schwerpunkt der Entwicklungskosten lag dabei auf der nächsten Generation der Elektrofahrzeuge und der Batteriefertigung. Zudem werden die Themen Digitalisierung und autonomes Fahren stetig vorangetrieben. Die wichtigsten Projekte von Daimler Trucks & Buses lagen in den Bereichen Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz sowie bei maßgeschneiderten Produkten und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte. Außerdem spielen die Zukunftstechnologien automatisiertes und autonomes Fahren, Elektromobilität und Konnektivität eine bedeutende Rolle. Vor dem Hintergrund unserer eingeleiteten Maßnahmen zur Liquiditätssicherung und Kostensenkung haben wir auch Reduzierungen im Entwicklungsbudget vorgenommen; der Fokus auf Zukunftstechnologien blieb jedoch unverändert erhalten.

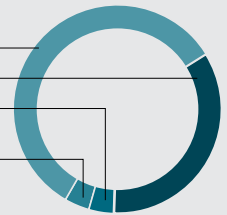
Mitarbeiter

Zum Ende des dritten Quartals 2020 waren im Daimler-Konzern weltweit 291.770 (Jahresende 2019: 298.655) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Davon waren 168.560 (Jahresende 2019: 173.813) in Deutschland tätig; 25.112 (Jahresende 2019: 25.788) waren es in den USA, 10.939 (Jahresende 2019: 11.128) in Brasilien und 11.294 (Jahresende 2019: 10.056) in Japan. Bei unseren konsolidierten Tochtergesellschaften in China waren Ende September 2020 4.229 (Jahresende 2019: 4.439) Beschäftigte tätig. ➔ C.18

C.18

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern (per 30.09.2020)

Daimler-Konzern	291.770
Mercedes-Benz Cars & Vans	168.823
Daimler Trucks & Buses	100.358
Daimler Mobility	11.923
Konzernübergreifende Funktionen & Services	10.666



Wichtige Ereignisse

»Electric first«: Mercedes-Benz setzt seine Strategie in der Transformation zu CO₂-neutraler Mobilität fort

Mercedes-Benz geht einen weiteren wichtigen Schritt in der Transformation zu CO₂-neutraler Mobilität. Wir haben Anfang Juli 2020 mit dem chinesischen Batteriehersteller Farasis Energy (Ganzhou) Co., Ltd. eine weitreichende strategische Partnerschaft inklusive Kapitalbeteiligung auf den Weg gebracht. Dieser Schritt ist ein weiterer wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur CO₂-Neutralität von Mercedes-Benz im Rahmen der »Ambition2039«. Kernelemente der Vereinbarung sind die Entwicklung und Industrialisierung hochentwickelter Zelltechnologien sowie ehrgeizige Ziele in der Kostenposition. Der Vertrag bietet Mercedes-Benz die sichere Belieferung mit Batteriezellen für die Elektro-Offensive, während Farasis Planungssicherheit für den Kapazitätsaufbau erhält. Um die steigenden Bedarfe für die deutschen Mercedes-Benz Werke in Zukunft bedienen zu können, baut Farasis in Bitterfeld-Wolfen ein Werk für Batteriezellen und schafft bis zu 2.000 neue Arbeitsplätze. Der ostdeutsche Standort wird von vornherein als CO₂-neutrale Fabrik konzipiert.

Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat von Daimler einigen sich auf Eckpunkte zur Beschäftigungssicherung und Wirtschaftlichkeit

Nach intensiven Gesprächen haben sich Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat auf Eckpunkte zur Personalkostensenkung in Deutschland geeinigt. Die vereinbarten Maßnahmen dienen dazu, der besonderen wirtschaftlichen Belastung durch die Corona-Pandemie Rechnung zu tragen und die Beschäftigung weiter zu sichern. Zu den wesentlichen Maßnahmen gehört die Reduktion der Wochenarbeitszeit für Daimler-Beschäftigte in der Verwaltung und in den produktionsnahen Bereichen, die vom 1. Oktober 2020 bis 30. September 2021 in der Regel um zwei Stunden ohne Lohnausgleich reduziert wird. Für alle Beschäftigten in Verwaltung und Produktion entfällt die Ergebnisbeteiligung für das Geschäftsjahr 2020. Das tarifliche Zusatzgeld 2021 wird verpflichtend für alle in bezahlte Freistellungstage gewandelt.

US-Regulierungsbehörden stimmen Vergleich in zivilrechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Diesel-Emissionen zu

Die Daimler AG und ihre Tochtergesellschaft Mercedes-Benz USA LLC (MBUSA) haben einen weiteren wichtigen Schritt in Richtung Rechtssicherheit im Zusammenhang mit verschiedenen Diesel-Verfahren gemacht: Die US-Regulierungsbehörden haben einem Vergleich zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche zugestimmt. Damit werden die entsprechenden behördlichen Verfahren im Zusammenhang mit Emissionskontroll-Systemen von rund 250.000 Diesel-Fahrzeugen in den USA umfassend beendet. Am 14. September 2020 wurden die Vergleichsvereinbarungen von den US-Behörden beim US-Bundesgericht für den District of Columbia eingereicht, das dem Vergleich final zustimmen muss.

Bei den Behörden handelt es sich um die US-Umweltbehörden Environmental Protection Agency (EPA) und California Air Resources Board (CARB), die Environment and Natural Resources Division des amerikanischen Justizministeriums (DOJ), das California Attorney General's Office sowie die amerikanische Zoll- und Grenzschutzbehörde (United States Customs and Border Protection).

Das Unternehmen hat sich zudem mit den Klägervertretern auf eine einvernehmliche Beilegung der Verbraucher-Sammelklage »In re Mercedes-Benz Emissions Litigation« geeinigt, die vor dem US-Bezirksgericht für New Jersey anhängig ist. Dieser Vergleich wurde ebenfalls am 14. September 2020 zur gerichtlichen Genehmigung vorgelegt.

Mit der Beilegung der Verfahren werden langwierige Streitige Auseinandersetzungen vor Gericht mit entsprechenden rechtlichen und finanziellen Risiken vermieden.

Wie bereits am 13. August 2020 kommuniziert, hat das Unternehmen für die erwarteten Gesamtkosten der Vergleiche ausreichend bilanzielle Vorsorge getroffen. Für die Vergleiche mit den US-Behörden erwarten wir Kosten in Höhe von rund 1,5 Mrd. USD, einschließlich der Zivilstrafe sowie der erwarteten Kosten für Mitigationsmaßnahmen und -zahlung sowie für die Durchführung der Service-Maßnahmen. Die geschätzten Kosten für die Beilegung der Sammelklage betragen rund 700 Mio. USD, einschließlich der noch vom Gericht zu genehmigenden Anwaltsgebühren und -kosten. Weitere Aufwendungen schätzen wir auf einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag, um Anforderungen aus den Vergleichen zu erfüllen.

Wir rechnen mit einem entsprechenden Einfluss auf den Free Cash Flow des Industriegeschäfts über einen Zeitraum von drei Jahren, wobei der wesentliche Einfluss in den nächsten zwölf Monaten erwartet wird.

Neue Mercedes-Benz Strategie vorgestellt – Ziel ist strukturell höhere Profitabilität

Mercedes-Benz hat die strategischen Weichen in Richtung profitables Wachstum im Luxus-Segment neu gestellt und strebt die führende Position bei Elektroantrieben und Fahrzeug-Software an. Die strategische Neuausrichtung wurde auf der virtuellen Investoren- und Analystenkonferenz »Mercedes-Benz Strategy Update« am 6. Oktober 2020 vorgestellt und zielt auf einen Ausbau der Luxus-Positionierung der Marke Mercedes-Benz, ein höherwertiges Produktportfolio sowie einen vorteilhafteren Produktmix, ein deutliches Wachstum der Submarken AMG, Maybach, G und EQ sowie eine beschleunigte Entwicklung von Elektroantrieben und Fahrzeug-Software. Erweiterte Pläne zur Kostenreduzierung sollen Sachinvestitionen, Forschungs- und Entwicklungsleistungen sowie Fixkosten senken und den industriellen Footprint verbessern.

Risiko- und Chancenbericht

Die Risiken und Chancen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns haben können, und detaillierte Informationen zu unserem Risiko- und Chancenmanagementsystem wurden in unserem Geschäftsbericht 2019 auf den [Seiten 135 bis 149](#) dargestellt. Darüber hinaus verweisen wir auf die Hinweise zu den vorausschauenden Aussagen am Ende dieses Konzernzwischenlageberichts. Die Einschätzung der Risiken und Chancen für das Geschäftsjahr 2020 ist weiterhin insbesondere infolge der COVID-19-Pandemie von hoher Unsicherheit beeinflusst. Die Veränderungen der Risiken und Chancen werden kontinuierlich überwacht, bewertet und bei Bedarf in die unterjährigen Planungen eingearbeitet. Dies erfolgt unter der Annahme, dass sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf unseren wichtigsten Märkten weiter normalisieren und es insbesondere zu keinen neuerlichen Rückschlägen infolge der COVID-19-Pandemie kommt.

Volkswirtschaftliche Risiken

Von der COVID-19-Pandemie ist die gesamte Weltwirtschaft mit teilweise drastischen Rückgängen der Wirtschaftsleistung betroffen. Dabei wirkt sich die Pandemie unterschiedlich stark auf die einzelnen Märkte aus. Die wirtschaftlichen Erwartungen je Region sind im Prognosebericht erläutert.

Risiken ergeben sich aus einem möglicherweise noch gravierenderen Verlauf der Corona-Krise, insbesondere im Falle einer massiven zweiten weltweiten Infektionswelle, die zu neuerlichen weitreichenden Lockdown-Maßnahmen führen würde. Das würde einerseits einen noch tieferen Einbruch der Weltwirtschaft zur Folge haben, als im Prognosebericht erläutert. Andererseits wären die Risiken für Daimler, die nicht nur die Absatzentwicklung betreffen, sondern auch die Produktion, den Beschaffungsmarkt und die Zulieferkette erheblich beeinträchtigen können, in diesem Fall noch schwerwiegender als aktuell angenommen. Weitere Risiken können sich aus der Entwicklung des weltweiten Aktienmarktes ergeben, der mit seinem Anstieg seit Ende März die erhoffte realwirtschaftliche Erholung schon größtenteils vorweggenommen hat. Sollten die Erwartungen der Finanzmärkte, zum Beispiel aufgrund einer großflächigen zweiten Pandemiewelle, enttäuscht werden, könnte es zu einem neuerlichen Kursverfall kommen. Das wäre mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die Stimmungsindekatoren, die Vermögenswerte und die realwirtschaftliche Entwicklung verbunden. Für den Fall eines deutlich mildereren Verlaufs der Corona-Krise und einer schnelleren und kräftigeren wirtschaftlichen Belebung, ergeben sich hingegen Chancen für eine bessere Absatzentwicklung sowie eine schnellere Erholung der Produktion, des Beschaffungsmarktes und der Zulieferketten.

Was die Entwicklung des Ölpreises angeht, haben sich die Risiken von Angebotsengpässen und erheblichen Preissteigerungen deutlich verringert. Angesichts der stark gesunkenen Nachfrage besteht weiterhin eher das Risiko eines anhaltend niedrigen Ölpreises, was vor allem ölexportierenden Volkswirtschaften zusätzlich belasten würde. In diesen Ländern könnte das negative Absatzeffekte für alle Daimler-Segmente zur Folge haben.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Vergleichsweise Beilegung behördlicher und zivilrechtlicher Verfahren in den USA

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

Die Behörden vertreten den Standpunkt, dass Daimler sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDS«) in bestimmten seiner US-Dieselfahrzeuge nicht offengelegt habe, und dass einige dieser AECDS unzulässige Abschaltvorrichtungen seien. Im Rahmen der Vergleiche bestreitet Daimler die Vorwürfe der Behörden und räumt keine Haftung ein, hat sich aber bereit erklärt, unter anderem zivilrechtliche Geldstrafen zu zahlen, Servicemaßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen, erweiterte Gewährleistungen zu übernehmen, ein landesweites Mitigations-Projekt durchzuführen, bestimmte Corporate-Compliance-Maßnahmen vorzunehmen und weitere Zahlungen zu leisten.

Das Unternehmen hat mit den US-Behörden vollumfänglich kooperiert und führt diese Kooperation fort.

Auch mit den Klägervetretern der Verbraucher-Sammelklage »In re Mercedes-Benz Emissions Litigation« vor dem US-Bezirksgericht für New Jersey haben sich Daimler AG und MBUSA im dritten Quartal 2020 auf eine einvernehmliche Beilegung geeinigt. Im Rahmen des Vergleichs bestreiten Daimler AG und MBUSA die wesentlichen tatsachenbezogenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche der Sammelkläger und potenziellen Anspruchsinhaber der Sammelklage, haben sich aber bereit erklärt, an aktuelle und ehemalige Eigentümer und Leasingnehmer von Dieselfahrzeugen Zahlungen zu leisten.

Für die Vergleiche mit den US-Behörden erwartet Daimler Kosten in Höhe von rund 1,5 Mrd. USD. Die geschätzten Kosten für die Beilegung der Sammelklage betragen rund 700 Mio. USD. Weitere Aufwendungen schätzt Daimler auf einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag, um Anforderungen aus den Vergleichen zu erfüllen.

Die Vergleiche stehen noch unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung der zuständigen Gerichte.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Behördliche Verfahren

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

Verschiedene Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen weltweit haben Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch oder haben diese durchgeführt und/oder haben Anordnungen oder, im Fall der Staatsanwaltschaft Stuttgart, einen Bußgeldbescheid erlassen. Die vorgenannten Vorgänge beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf- und Kartellrecht. Bei den beteiligten Behörden und Institutionen handelt es sich unter anderem um das DOJ, das von Daimler die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt hat, die EPA, das CARB und weitere US-Landesbehörden, das südkoreanische Umweltministerium (Ministry of Environment), die südkoreanische Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission) und die Staatsanwaltschaft Seoul (Südkorea), die Europäische Kommission, das Bundeskartellamt sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (»BMVI«) und das Kraftfahrt-Bundesamt (»KBA«). Die Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler hat in diesem Zusammenhang bei ihr bereits vor einiger Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt derzeit Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat im Mai 2017 die Geschäftsräume von Daimler an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Im Februar 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart auch ein förmliches Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Daimler AG eingeleitet. Im September 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler einen Bußgeldbescheid wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung in Höhe von 870 Mio. € erlassen, welcher rechtskräftig geworden ist. Dadurch wurde das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet.

Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den Behörden und Institutionen. Ungeachtet dieser Kooperation und angesichts der jüngsten Entwicklungen ist es möglich, dass weitere regulatorische, strafrechtliche und verwaltungsrechtliche Untersuchungs- sowie Zwangs- und Vollstreckungsverfahren und -maßnahmen gegen Daimler und/oder seine Mitarbeiter ergriffen oder Anordnungen erlassen werden. Dabei könnten beispielsweise strafbewehrte rechtliche Anordnungen im Beweisaufnahmeverfahren, sogenannte Subpoenas, oder sonstige Verfügungen hinsichtlich Unterlagen, Zeugenaussagen oder sonstigen Informationen erlassen sowie Rückrufe von Fahrzeugen angeordnet werden, weitere Hausdurchsuchungen stattfinden, die Mitteilung eines Rechtsverstößes (notice of violation) ergehen oder eine zunehmende Formalisierung der behördlichen Untersuchungen, Abstimmungen oder Verfahren, einschließlich der vergleichweisen Verfahrensbeendigung, eintreten. Ferner könnten weitere Verzögerungen bei der Erteilung behördlicher Genehmigungen, die für die Marktzulassung neuer oder die Rezertifizierung existierender Fahrzeugmodelle notwendig sind, auftreten.

Das KBA hat seit 2018 verschiedene Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien, und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zu den einschlägigen EG-Typgenehmigungen angeordnet, einschließlich Rückrufen und zum Teil Erstzulassungsstopps. Daimler hat zudem seit 2018 (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet, auch bezüglich des Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäfts, und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Gegen die vorgenannten Anordnungen des KBA hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA und Diskussionen mit dem Amt können im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen werden. Dies gilt seit dem 1. September 2020 auch für zuständige Behörden anderer Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission, die nach der neuen europäischen Typgenehmigungsverordnung Marktüberwachungstätigkeiten durchführen und Maßnahmen ergreifen können, unabhängig vom Ort der ursprünglichen Typgenehmigung.

Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen werden derzeit bearbeitet, und für einen erheblichen Teil der Fahrzeuge ist die betreffende Software vom KBA bereits freigegeben worden; die entsprechenden Rückrufe sind insoweit eingeleitet worden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass Software-Updates nachbearbeitet, weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können. Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den zuständigen Behörden und Institutionen.

Wie oben dargestellt, haben Daimler AG und MBUSA im dritten Quartal 2020 mit verschiedenen US-Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Diesel-Fahrzeuge in den USA abgeschlossen, die noch unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung des Gerichts stehen.

Vor dem Hintergrund dieser Vorgänge und in Anbetracht der laufenden behördlichen Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren sowie unserer eigenen internen Untersuchungen ist es wahrscheinlich, dass neben dem KBA, der EPA und dem CARB eine oder mehrere aufsichtsrechtliche und/oder Ermittlungsbehörden weltweit zu dem Schluss kommen werden, dass weitere Pkw und/oder Nutzfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz oder anderer Konzernmarken ebenfalls mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet und/oder dass bestimmte Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen nicht ordnungsgemäß sind und/oder nicht ordnungsgemäß offengelegt worden sind. Darüber hinaus haben die Behörden die Untersuchungen von Daimlers Prozessen im Hinblick auf die Meldung laufender technischer Veränderungen, von Feldmaßnahmen und technischen Mängeln sowie weitere Aspekte der Regelkonformität verstärkt. Wie vorangehend beschrieben, sind das Ordnungswidrigkeitenverfahren der Staatsanwaltschaft Stuttgart und die den zivilrechtlichen Vergleichen mit den US-Behörden zugrundeliegenden Verfahren abgeschlossen, wobei die Vergleiche unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung des Gerichts stehen. Die übrigen Ermittlungen, Untersuchungen, rechtlichen Maßnahmen und Verfahren, die Beantwortung der behördlichen Anfragen sowie die Widerspruchsverfahren gegen die Anordnungen des KBA dauern fort. Daimler kann daher zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs dieser Ermittlungen, Untersuchungen und Verfahren treffen. In Anbetracht des Ausgangs des Ordnungswidrigkeitenverfahrens der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler und der zivilrechtlichen Vergleiche mit den US-Behörden sowie der vorgenannten und möglicher weiterer Anfragen, Ermittlungen, Untersuchungen, Anordnungen und Verfahren ist es möglich, dass Daimler zu erheblichen weiteren Geldstrafen, Bußgeldern, Gewinnabschöpfungen, Feldmaßnahmen, weiteren Rückrufaktionen, weiteren Auslieferungs- und Zulassungsstopps, Maßnahmen zur Prozess- und Compliance-Verbesserung und Schadensbegrenzung sowie zur vorzeitigen Rückzahlung von Förderkrediten verpflichtet und/oder sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen (wie dem Ausschluss von Vergabeverfahren), einschließlich weiterer Untersuchungen und/oder Anordnungen durch diese oder andere Behörden und weiterer Verfahren, ausgesetzt wird. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Daimler einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann es aufgrund negativer Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden – oder auch Kläger – diese Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen übernehmen. Dies gilt auch dann, wenn die entsprechenden Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen nicht in den Verantwortungs- oder Zuständigkeitsbereich dieser Behörde fallen. Somit besteht das Risiko, dass negative Behauptungen, Festlegungen oder Feststellungen in einem Verfahren, wie der von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassene Bußgeldbescheid oder die den zivilrechtlichen Vergleichen mit den US-Behörden zugrundeliegenden Vorwürfe, negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben können und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

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

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Gerichtsverfahren

In den USA ist eine Verbraucher-Sammelklage anhängig, in der behauptet wird, dass die Daimler AG und MBUSA mit Robert Bosch LLC und der Robert Bosch GmbH (gemeinsam »Bosch«) konspiriert hätten, um die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden und Verbraucher zu täuschen. Wie oben dargestellt, haben Daimler AG und MBUSA im dritten Quartal 2020 einen Vergleich mit den US-Verbraucher-Sammelklägern geschlossen, der noch unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung des Gerichts steht.

Im Januar 2019 wurde vom Bundesstaat Arizona eine separate Klage eingereicht, in der behauptet wird, die Daimler AG und MBUSA hätten Verbraucher im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht. Verbraucher-Sammelklagen mit gleichartigem Vorwurf wurden gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften im April 2016 in Kanada und gegen die Daimler AG im Februar 2019 in Israel eingereicht. Im Juli 2017 wurde eine ähnliche Sammelklage in den USA eingereicht, aber im Dezember 2017 haben sich die Parteien ohne Entscheidung in der Sache auf die Abweisung dieser Klage verständigt. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen erneut erhoben werden.

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

Die Daimler AG und die übrigen jeweils betroffenen Daimler-Konzerngesellschaften betrachten diese Klagen als unbegründet und werden sich – mit Ausnahme des Vergleichs der US-Verbraucher-Sammelklage – dagegen verteidigen.

In den USA ist eine Anleger-Sammelklage von Anlegern in Daimler AG American Depositary Receipts anhängig, in der behauptet wird, dass die Beklagten grundlegend falsche und irreführende Aussagen zu Dieselemissionen von Mercedes-Benz Fahrzeugen gemacht hätten. Die Parteien haben sich darauf verständigt, die Klage vergleichsweise beizulegen, wobei dieser Vergleich unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung des Gerichts steht.

In Deutschland und weiteren europäischen Staaten, insbesondere den Niederlanden, sind eine Vielzahl an Klagen von Kunden wegen verschiedener angeblicher vertraglicher oder gesetzlicher Ansprüche anhängig. Darüber hinaus haben Anleger Klagen in Deutschland wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften erhoben. Sowohl von Anlegern als auch von der Daimler AG wurden in diesem Zusammenhang Anträge auf Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gestellt. Derzeit ist noch kein Musterverfahren anhängig. Die Daimler AG hält auch diese Klagen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen.

Soweit Gerichtsverfahren zum Nachteil von Daimler ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Dies gilt auch für den Vergleich der US-Verbraucher-Sammelklage. Dieser Vergleich und weitere Gerichtsverfahren können teilweise auch negative Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

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


Risiken aus sonstigen rechtlichen Verfahren

Die Daimler AG und die Daimler Truck AG müssen sich nach dem Abschluss des EU-Kartellverfahrens im Bereich Trucks durch eine Entscheidung der EU-Kommission vom 19. Juli 2016 in erheblichem Maß mit Schadensersatzforderungen von Kunden auseinandersetzen. Entsprechende Klagen, Sammelklagen und andere Rechtsmittel wurden in verschiedenen Staaten innerhalb und außerhalb Europas eingereicht und sind weiterhin zu erwarten. Daimler ergreift geeignete und angemessene Rechtsmittel, um sich zu verteidigen.

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

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

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

Weitere Informationen über rechtliche Verfahren finden sich in  [Anmerkung 30](#) des Konzernanhangs des Geschäftsberichts 2019.

Prognosebericht

Nachdem die **Weltwirtschaft** in der ersten Jahreshälfte aufgrund der COVID-19-Pandemie in eine tiefe Rezession rutschte, setzte im dritten Quartal in den meisten Volkswirtschaften eine dynamische Erholung ein. Für die weitere Erholung zum Jahresende wird entscheidend sein, wie sich die Infektionszahlen in den verbleibenden Monaten entwickeln und wie stark mögliche erneute Eingriffe in das Wirtschaftsleben ausfallen. Aus heutiger Sicht wird für das Gesamtjahr 2020 mit einem erheblichen Rückgang der weltweiten Wirtschaftsleistung gerechnet.

Chinas Wirtschaft war unter den großen Volkswirtschaften die erste, die einen massiven Einbruch zu verzeichnen hatte, aber auch die erste, die ansatzweise zur Normalität zurückkehren konnte. Dennoch ist zu erwarten, dass China in diesem Jahr statt der ursprünglich erwarteten 5 bis 6 % Wachstum nur ein leichtes Plus von rund 2 % erzielen wird. Für die Europäische Währungsunion (EWU) muss aufgrund der wirtschaftlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und der tiefen Rezession im zweiten Quartal auch mit einem deutlichen Minus im Gesamtjahr gerechnet werden. Auch wenn aktuell davon ausgegangen wird, dass sich die Erholung im restlichen Jahresverlauf fortsetzt, rechnet die überwiegende Mehrheit der Analysten mit einem deutlichen Rückgang des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Gesamtjahr. Keine der großen Einzel-Volkswirtschaften in der EWU wird sich nach aktueller Erwartung diesem BIP-Rückgang entziehen können. In besonders schwer von der Pandemie betroffenen Ländern wie Frankreich, Italien oder Spanien dürfte die Wirtschaftsleistung überdurchschnittlich stark zurückgehen. Die Erholung der US-amerikanischen Volkswirtschaft zeigt sich aktuell recht robust. Aufgrund des tiefen Einbruchs im zweiten Quartal ist jedoch auch für die US-Wirtschaft von einem deutlichen BIP-Rückgang auszugehen.

Die Volkswirtschaften wichtiger Schwellenländer dürften sich aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie ebenfalls sehr schwach entwickeln. Für große Rohstoffexporteure wie Russland oder Brasilien wird der voraussichtlich auch im weiteren Jahresverlauf eher niedrige Ölpreis zusätzlich belastend wirken. Entsprechend ist sowohl in Osteuropa als auch im von der Pandemie besonders stark betroffenen südamerikanischen Wirtschaftsraum mit einer stark rückläufigen Entwicklung der Wirtschaftsleistung zu rechnen.

Die weltweite **Pkw-Nachfrage** wird in den meisten für Daimler wichtigen Absatzregionen weiterhin erheblich von den Auswirkungen der Corona-Krise betroffen sein. Der Tiefpunkt war für viele Märkte bereits im ersten Halbjahr erreicht. Die seither zu beobachtende Verbesserung der Marktsituation dürfte sich auch in den kommenden Monaten fortsetzen. Viele Märkte werden sich aber weiterhin unterhalb des Vorjahresniveaus bewegen. Aus diesem Grund und wegen der erheblichen Verluste, die im ersten Halbjahr zu verzeichnen waren, rechnen wir für das Gesamtjahr 2020 weiterhin mit einem deutlichen Rückgang des globalen Pkw-Marktes.

Der europäische Markt dürfte ebenfalls deutlich schrumpfen. In Westeuropa ist von einer signifikant rückläufigen Nachfrageentwicklung auszugehen. Davon werden voraussichtlich alle großen Einzelmärkte mit jeweils deutlichen Einbußen betroffen sein. Auch in Osteuropa ist ein deutlicher Rückgang des Pkw-Marktes zu erwarten.

Auf dem US-amerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist mit einem deutlichen Nachfragerückgang zu rechnen. Der chinesische Markt hat sich unter den großen Absatzmärkten als erster auf einen moderaten Erholungspfad begeben. Voraussichtlich können die erheblichen Verluste des Frühjahrs aber nicht vollständig kompensiert werden, so dass für das Gesamtjahr ein deutlicher Marktrückgang zu erwarten ist.

Für die **Transportermärkte** rechnen wir vor dem Hintergrund der tiefen weltwirtschaftlichen Rezession überwiegend mit rückläufigen Marktentwicklungen. In der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Norwegen, Schweiz) ist sowohl im kombinierten Segment der mittelgroßen und großen Transporter als auch im Markt für kleine Transporter von einem deutlichen Marktrückgang auszugehen. In den USA dürfte die Nachfrage nach großen Transportern ebenfalls deutlich unter dem Vorjahr liegen. Auch bei den großen Transportern in Lateinamerika rechnen wir mit einem deutlichen Marktrückgang. Für die mittelgroßen Transporter in China erwarten wir hingegen ein Marktvolumen in etwa auf dem Vorjahresniveau.

Wichtige **Lkw-Absatzmärkte** werden sich aufgrund der Coronabedingten Wirtschaftskrise nach heutiger Einschätzung in diesem Jahr sehr ungünstig entwickeln. Auf dem nordamerikanischen Markt gehen wir davon aus, dass die Nachfrage nach schweren Lkw (Klasse 8) deutlich zurückgehen wird. Auch in der Region EU30 erwarten wir, dass sich die Verkäufe von schweren Lkw deutlich verringern werden. Dasselbe gilt für die Nachfrage nach schweren Lkw in Brasilien und in Japan.

Bei den **Bussen** erwarten wir sowohl in der Region EU30 als auch in Brasilien ein Marktniveau, das deutlich unter dem Niveau des Jahres 2019 liegen wird.

Unter der Annahme, dass sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf unseren wichtigsten Märkten weiter normalisieren und es insbesondere zu keinen neuerlichen Rückschlägen infolge der COVID-19-Pandemie kommt, können wir unsere Prognosen für das Gesamtjahr 2020 wieder in der aus unserem Geschäftsbericht 2019 bekannten Darstellung konkretisieren.

Auf Basis der oben dargestellten Annahmen für die Entwicklung der für uns wichtigen Märkte und der aktuellen Einschätzungen der Geschäftsfelder erwartet Daimler, dass der **Konzernabsatz** im Jahr 2020 insgesamt deutlich unter der Größenordnung des Vorjahres liegen wird.

Mercedes-Benz Cars erwartet aufgrund der weitreichenden Auswirkungen des Coronavirus für das Gesamtjahr 2020 einen Absatz deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Außerdem reflektiert diese Einschätzung die vollständige Umstellung der Marke smart auf rein elektrisch angetriebene Modelle. Mercedes-Benz Cars beabsichtigt, im Gesamtjahr 2020 rund zehn neue oder überarbeitete Modelle auf den Markt zu bringen, wodurch das Produktportfolio weiter verjüngt und insbesondere durch elektrifizierte Modelle erweitert wird. Positive Impulse erwarten wir weiterhin aus den sehr beliebten SUV-Fahrzeugen, wie die im Vorjahr neu eingeführten Modelle GLB, GLE und GLS.

Auch bei **Mercedes-Benz Vans** wird sich der Absatz im Jahr 2020 vor allem aufgrund der Auswirkungen des Coronavirus voraussichtlich deutlich unter dem Niveau des Vorjahres bewegen.

Neben der ohnehin erwarteten Marktnormalisierung in unseren Lkw-Kernmärkten wird die COVID-19-Pandemie zu einer zusätzlichen Kaufzurückhaltung und in der Folge zu einem deutlichen Rückgang beim weltweiten Absatz von **Daimler Trucks** im Gesamtjahr 2020 führen.

Auch **Daimler Buses** geht von einer deutlich rückläufigen Absatzentwicklung für das Jahr 2020 aus. Daimler Buses rechnet jedoch weiterhin damit, die Marktführerschaft in seinen wichtigsten klassischen Kernmärkten bei den Bussen über 8 t behaupten zu können.

Daimler Mobility rechnet für das Jahr 2020 aufgrund der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie und des damit verbundenen Absatzzurückgangs unserer automobilen Geschäftsfelder mit einem deutlichen Rückgang beim Neugeschäft und einem sinkenden Vertragsvolumen.

Wir gehen davon aus, dass sich die erheblichen Absatzverluste, die wir in den ersten neun Monaten aufgrund der COVID-19-Pandemie zu verzeichnen hatten, bis zum Jahresende nur teilweise aufholen lassen. Deshalb rechnen wir damit, dass der **Konzernumsatz** im Jahr 2020 deutlich unter dem Vergleichswert des Vorjahres liegen wird. Das Geschäftsfeld Daimler Mobility geht von einem leichten Umsatzrückgang aus.

Auf der Basis der von uns erwarteten Marktentwicklung und der aktuellen Einschätzungen unserer Geschäftsfelder gehen wir davon aus, dass das **Konzern-EBIT** im Jahr 2020 auf dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Da das EBIT des Geschäftsfelds Mercedes-Benz Cars & Vans im Jahr 2019 mit hohen Sondereffekten belastet war, rechnen wir trotz der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie für dieses Geschäftsfeld mit einem EBIT deutlich über dem Vorjahreswert. Für die Geschäftsfelder Daimler Trucks & Buses sowie Daimler Mobility erwarten wir ein EBIT deutlich unterhalb des Vorjahres.

Die einzelnen Geschäftsfelder haben für das Jahr 2020 die folgenden Erwartungen für die **bereinigte Rendite**: Mercedes-Benz Cars & Vans: bereinigte Umsatzrendite 4,5 – 5,5%. Daimler Trucks & Buses: bereinigte Umsatzrendite 1 – 2%. Daimler Mobility: bereinigte Eigenkapitalrendite 9 – 10%.

Für den **Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft** erwarten wir einen deutlichen Anstieg gegenüber dem Vorjahreswert. Dabei sind im Free Cash Flow aus dem Industriegeschäft mögliche Belastungen im Zusammenhang mit rechtlichen und behördlichen Verfahren nicht berücksichtigt.

Wir gehen davon aus, dass die **bereinigte Cash Conversion Rate** von Mercedes-Benz Cars & Vans für das Jahr 2020 bei einem Wert von 1 liegen wird; im Geschäftsfeld Daimler Trucks & Buses dürfte die bereinigte Cash Conversion Rate für das laufende Jahr bei 2 liegen.

Im Rahmen unserer Maßnahmen zur Liquiditätssicherung und Kostensenkung kürzen wir auch die **Ausgaben für Sachinvestitionen und Forschungs- und Entwicklungsleistungen**. Allerdings werden wir Vorleistungen, die der Sicherung der Zukunftsfähigkeit unseres Unternehmens dienen, weiter aufrechterhalten. Insgesamt gehen wir davon aus, dass die Sachinvestitionen deutlich und die Forschungs- und Entwicklungsleistungen leicht geringer als im Vorjahr ausfallen werden.

Der Schwerpunkt der **Sachinvestitionen** im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars & Vans liegt auf den Nachfolgemodellen der S-Klasse und C-Klasse sowie der Nachfolgemodelle der Kompaktwagen. Außerdem sind weiterhin hohe Investments für die Elektromobilität vorgesehen. Der Fokus der Investitionen von Daimler Trucks & Buses liegt vor allem in Zukunftstechnologien und maßgeschneiderten Produkten für wichtige Wachstumsmärkte, Folgegenerationen bestehender Produkte, globalen Aggregate-Projekte im Bereich Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz sowie in der Optimierung des weltweiten Produktions- und Vertriebsnetzwerks.

Bei Mercedes-Benz Cars & Vans fließt ein Großteil der Ausgaben für **Forschungs- und Entwicklungsleistungen** in die Erneuerung des Produktportfolios. Die wichtigsten Einzelprojekte sind hier die Nachfolgemodelle der C-Klasse und Kompaktwagen, sowie der Ausbau der Modellpalette der Produkt- und Technologiemarke EQ. Außerdem arbeiten wir in erheblichem Umfang an neuen emissionsarmen Verbrennungsmotoren, der Elektromobilität, der Konnektivität unserer Fahrzeuge sowie an innovativen Sicherheitstechnologien für das automatisierte und autonome Fahren. Trotz COVID-19-bedingten Reduzierungen im Entwicklungsbudget spielen bei Daimler Trucks & Buses die Themen automatisiertes Fahren, Elektromobilität sowie Konnektivität eine wichtige Rolle. Weitere Schwerpunkte sind die Nachfolgegenerationen für bestehende Produkte, Kraftstoffeffizienz und Emissionsreduzierung sowie maßgeschneiderte Produkte und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte.

Vorausschauende Aussagen:

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

Mercedes-Benz Cars & Vans

673.400 (i. V. 705.000) Fahrzeuge im dritten Quartal abgesetzt

Mercedes-Benz Cars feiert Weltpremiere der neuen S-Klasse

Mercedes-Benz Vans mit Produktionsstart des rein batterieelektrischen EQV

Bereinigtes EBIT von 2.417 (i. V. 1.868) Mio. €

D.01	Q3		
€-Werte in Millionen	Q3 2020	Q3 2019	Veränd. in %
Umsatz	25.818	26.562	-3
EBIT	2.118	1.470	+44
Bereinigtes EBIT	2.417	1.868	+29
Umsatzrendite (in %)	8,2	5,5	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	9,4	7,0	.
CFBIT	4.617	1.825	+153
Bereinigter CFBIT	4.821	1.937	+149
Bereinigte CCR ¹	2,0	1,0	.
Absatz	673.447	704.987	-4
Produktion	687.846	747.080	-8
Beschäftigte	168.823	173.394 ²	-3

1 Cash Conversion Rate
2 Stand 31.12.2019

Absatz, Umsatz und EBIT

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars & Vans hat im dritten Quartal 673.400 (i. V. 705.000) Fahrzeuge ausgeliefert. Der Umsatz sank um 3% auf 25,8 Mrd. €. Das bereinigte EBIT belief sich auf 2.417 (i. V. 1.868) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 9,4% über dem Vorjahreswert von 7,0%.

Mercedes-Benz goes DIGITAL

Mit der Ende Mai eingeführten neuen Nachrichten-Sendereihe »Meet Mercedes DIGITAL« hat Mercedes-Benz auch im dritten Quartal viele aktuelle Themen präsentiert. In insgesamt neun Folgen hat das innovative Newsformat Experten zu Wort kommen lassen, Hintergründe beleuchtet, Talks im Studio und Berichte aus Produktionswerken oder Teststrecken angeboten. Ebenso digital wird unter anderem auch die eigene Produktion bei Mercedes-Benz. Das im August vorgestellte neue digitale Ökosystem von Mercedes-Benz Cars Operations (MO360) macht die komplexe Fahrzeugproduktion vollkommen transparent und höchst effizient.

D.02	Q1-3		
€-Werte in Millionen	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Veränd. in %
Umsatz	67.963	76.043	-11
EBIT	1.503	-171	.
Bereinigtes EBIT	2.736	4.388	-38
Umsatzrendite (in %)	2,2	-0,2	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	4,0	5,8	.
CFBIT	3.318	-1.151	.
Bereinigter CFBIT	4.062	-866	.
Bereinigte CCR ¹	1,5	-0,2	.
Absatz	1.700.989	2.044.094	-17
Produktion	1.719.481	2.176.811	-21
Beschäftigte	168.823	173.394 ²	-3

1 Cash Conversion Rate
2 Stand 31.12.2019

Mercedes-Benz Cars Highlights

Die neue S-Klasse feierte im September ihre Weltpremiere in der neu eröffneten Factory 56, deren innovatives Konzept die Zukunft der weltweiten Produktion bei Mercedes-Benz verkörpert und neue Maßstäbe für den Automobilbau setzt. Die neue Luxuslimousine, die mit wegweisenden Innovationen ihren Führungsanspruch in diesem Segment weiter ausbauen wird, ging bereits zwei Wochen nach der Weltpremiere an den Verkaufstart. Auf der Auto China in Peking war sie neben der Langversion der neuen E-Klasse erstmals auf einer Messe zu sehen. Im Juli stellte Mercedes-AMG das Spitzenmodell der GT-Familie vor: Den neuen Mercedes-AMG GT Black Series (Kraftstoffverbrauch kombiniert 12,8 l/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert 292 g/km). Der neue Supersportwagen ist seit Ende Juli bei den Vertragshändlern bestellbar.

Erweiterung des Mercedes-Benz Vans Produktportfolios

Im Juli haben wir angekündigt, ab dem ersten Halbjahr 2022 auch einen Small Van für Privatkunden anzubieten. Mit der neuen T-Klasse werden vor allem die Bedürfnisse von familien- und freizeitorientierten Kunden adressiert. Sie wird, wie auch der gewerbliche Nachfolger des Citan, im Kooperationsverbund mit Renault-Nissan-Mitsubishi entstehen. Auf der Auto China in Peking feierte die neue V-Klasse ihre Marktpremiere, die ab sofort auf dem weltweit größten Automobilmarkt erhältlich ist – maßgeschneidert für die Wünsche chinesischer Kunden.

Mercedes-Benz Vans elektrisch unterwegs

Seit September läuft die erste Premium-Großraumlimousine von Mercedes-Benz mit rein batterieelektrischem Antrieb in Vitoria vom Band. Der EQV (Stromverbrauch kombiniert: 26,4-26,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km)¹ kombiniert die Variabilität der V-Klasse mit den Vorteilen eines lokal emissionsfreien Antriebs. Neue Maßstäbe für elektrische Mobilität in seiner Klasse setzt der EQV mit einer Reichweite von bis zu 418 Kilometern² und seinem breiten Einsatzspektrum für unterschiedlichste Kundenbedürfnisse. Im August gaben Mercedes-Benz Vans und Amazon bekannt, dass der bislang größte Auftrag für Mercedes-Benz Elektro-Fahrzeuge abgeschlossen wurde. Mehr als 1.800 batterieelektrisch angetriebene eVito und eSprinter werden – beginnend in diesem Jahr – an Amazon ausgeliefert und innerhalb Europas eingesetzt.

- 1 Der Stromverbrauch wurde auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt. Der Stromverbrauch ist abhängig von der Fahrzeugkonfiguration.
- 2 Die Reichweite wurde auf der Grundlage der VO 692/2008/EG ermittelt und ist abhängig von der Fahrzeugkonfiguration. Die tatsächliche Reichweite ist zudem abhängig von der individuellen Fahrweise, den Straßen- und Verkehrsbedingungen, der Außentemperatur, der Nutzung von Klimaanlage/Heizung etc. und kann gegebenenfalls abweichen.

D.03 **Q3**

Absatz Mercedes-Benz Cars	Q3 2020	Q3 2019	Veränd. in %
Gesamt	566.581	604.655	-6
Europa	229.829	253.213	-9
davon Deutschland	84.168	85.084	-1
Nordamerika	60.723	89.972	-33
davon USA	51.998	75.666	-31
Asien	261.027	240.335	+9
davon China	213.846	173.321	+23
Übrige	15.002	21.135	-29

Mercedes-Benz Cars hat im dritten Quartal weltweit 566.600 (i. V. 604.700) Pkw der Marken Mercedes-Benz und smart verkauft. Die Auslieferungen von Juli bis September standen in vielen Märkten trotz der anhaltenden COVID-19-Pandemie im Zeichen einer sich erholenden Endkundennachfrage. Die gestiegene Nachfrage konnte insbesondere durch einen Händlerbestandsabbau kurzfristig bedient werden. In Europa wurden 229.800 (i. V. 253.200) Fahrzeuge abgesetzt und damit die Erholung beim Absatz fortgesetzt. Im Kernmarkt Deutschland hat Mercedes-Benz Cars 84.200 (i. V. 85.100) Fahrzeuge verkauft und damit annähernd das Vorjahresniveau erreicht. In China, dem größten Absatzmarkt von Mercedes-Benz Cars, konnte mit 213.800 (i. V. 173.300) Einheiten der Absatz um 23 % auf einen neuen Höchststand für das dritte Quartal gesteigert werden. In den USA lagen die Auslieferungen von Mercedes-Benz Cars mit 52.000 (i. V. 75.700) Fahrzeugen deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Die Auslieferungen der Kompaktwagen, darunter die A-Klasse, die A-Klasse Limousine, die B-Klasse, das CLA Coupé und der CLA Shooting Brake lagen im dritten Quartal bei insgesamt 131.200 (i. V. 145.300) Einheiten. Die Verkäufe der SUVs konnten von Juli bis September aufgrund der hohen Nachfrage, unter anderem für den neuen GLB und GLS sowie die G-Klasse, um 23 % auf insgesamt 242.100 (i. V. 197.400) Einheiten und

D.05 **Q1-3**

Absatz Mercedes-Benz Cars	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Veränd. in %
Gesamt	1.446.086	1.735.606	-17
Europa	532.388	733.299	-27
davon Deutschland	184.724	245.689	-25
Nordamerika	189.554	254.573	-26
davon USA	162.975	215.422	-24
Asien	678.373	686.215	-1
davon China	541.585	514.786	+5
Übrige	45.771	61.519	-26

D.04 **Q3**

Absatz Mercedes-Benz Vans	Q3 2020	Q3 2019	Veränd. in %
Gesamt	106.866	100.332	+7
EU30	69.314	65.523	+6
davon Deutschland	32.600	28.863	+13
Nordamerika	18.495	14.057	+32
davon USA	16.025	11.602	+38
Lateinamerika (ohne Mexiko)	3.189	4.444	-28
Asien	8.297	10.113	-18
davon China	6.517	8.516	-23
Übrige Märkte	7.571	6.195	+22

damit einem neuen Bestwert für das dritte Quartal gesteigert werden. Die Auslieferungen der C-Klasse Limousine und des T-Modells lagen bei 75.400 (i. V. 95.200) Einheiten. Von der E-Klasse Limousine und dem T-Modell wurden 72.300 (i. V. 87.900) Fahrzeuge verkauft. Die Auslieferungen der S-Klasse Limousine lagen lebenszyklusbedingt mit 13.000 (i. V. 16.900) Einheiten unter dem Vorjahr. Die neue S-Klasse Limousine wird ab Dezember an Kunden in Deutschland und Europa ausgeliefert, China und die USA folgen im ersten Halbjahr 2021. Bei der Marke smart wirkte sich zusätzlich der Auslauf der Vorgängermodelle sowie die Umstellung auf den rein batterieelektrischen Antrieb weiter stark auf den Vorjahresvergleich beim Absatz aus: Weltweit wurden insgesamt 10.200 (i. V. 22.800) Einheiten der smart Modelle ausgeliefert.

Mercedes-Benz Vans verzeichnete von Juli bis September 2020 einen Absatz von 106.900 (i. V. 100.300) Einheiten. In der Region EU30 setzte Mercedes-Benz Vans 69.300 (i. V. 65.500) Einheiten ab. In Nordamerika verzeichneten wir mit 18.500 (i. V. 14.100) abgesetzten Einheiten unser bisher absatzstärkstes Quartal. In den USA haben wir im dritten Quartal 16.000 (i. V. 11.600) Einheiten verkauft. In Lateinamerika ging der Absatz auf 3.200 (i. V. 4.400) Einheiten zurück. In China lag der Absatz mit 6.500 (i. V. 8.500) Einheiten deutlich unter dem Vorjahreszeitraum.

D.06 **Q1-3**

Absatz Mercedes-Benz Vans	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Veränd. in %
Gesamt	254.903	308.488	-17
EU30	165.335	210.702	-22
davon Deutschland	72.774	83.917	-13
Nordamerika	36.671	38.066	-4
davon USA	31.953	29.116	+10
Lateinamerika (ohne Mexiko)	8.155	13.520	-40
Asien	25.079	28.156	-11
davon China	20.187	21.781	-7
Übrige Märkte	19.663	18.044	+9

Daimler Trucks & Buses

Absatz mit 99.300 (i. V. 134.300) Einheiten deutlich unter Vorjahresniveau

Daimler Trucks stellt mit Mercedes-Benz GenH2 Truck Brennstoffzellen-Konzept-Lkw für Fernverkehr vor

Markteinführung des neuen Überlandbusses Mercedes-Benz Intouro mit Notbremsassistent Active Brake Assist 5

Bereinigtes EBIT mit 603 (i. V. 838) Mio. € deutlich unter Vorjahr

D.07	Q3		
€-Werte in Millionen	Q3 2020	Q3 2019	Veränd. in %
Umsatz	9.230	11.483	-20
EBIT	541	838	-35
Bereinigtes EBIT	603	838	-28
Umsatzrendite (in %)	5,9	7,3	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	6,5	7,3	.
CFBIT	1.142	736	+55
Bereinigter CFBIT	1.142	736	+55
Bereinigte CCR ¹	1,9	0,9	.
Absatz	99.256	134.339	-26
Produktion	100.508	134.801	-25
Beschäftigte	100.358	101.397 ²	-1

1 Cash Conversion Rate
2 Stand 31.12.2019

Technologien er mit voller Kraft vorantreibt, damit schwere Brennstoffzellen-Lkw flexible und anspruchsvolle Fernverkehrseinsätze mit Reichweiten von bis zu 1.000 Kilometer mit einer Tankfüllung fahren können. Der Serienstart des GenH2 Truck ist für die zweite Hälfte des Jahrzehnts geplant. Die Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs soll dabei dank des Einsatzes von flüssigem anstatt gasförmigem Wasserstoff aufgrund der deutlich höheren Energiedichte gleichauf mit der eines vergleichbaren konventionellen Diesel-Lkw liegen.

Mercedes-Benz eActros LongHaul für rein batterieelektrische Fernverkehrseinsätze

Daimler Trucks hat zusätzlich zum ersten Mal einen Ausblick auf einen rein batterieelektrisch angetriebenen Fernverkehrs-Lkw gegeben: den Mercedes-Benz eActros LongHaul. Er soll regelmäßige Fahrten auf planbaren Routen energieeffizient abdecken. Daimler Trucks plant die Serienreife des eActros LongHaul für das Jahr 2024. Seine Reichweite mit einer Batterieaufladung soll bei etwa 500 Kilometer liegen.

Absatz, Umsatz und bereinigtes EBIT deutlich unter Vorjahresniveau

Der Absatz von Daimler Trucks & Buses ist im dritten Quartal 2020 im Wesentlichen aufgrund der weiterhin zu spürenden weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie auf 99.300 (i. V. 134.300) Einheiten zurückgegangen. Der Umsatz verringerte sich verglichen mit dem Vorjahresquartal ebenfalls deutlich auf 9,2 Mrd. €. Auch das bereinigte EBIT lag mit 603 (i. V. 838) Mio. € deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Die bereinigte Umsatzrendite betrug 6,5 (i. V. 7,3) %.

Daimler Trucks stellt mit Mercedes-Benz GenH2 Truck Brennstoffzellen-Konzept-Lkw für Fernverkehr vor

Daimler Trucks hat im Rahmen der Vorstellung seiner Technologiestrategie für die Elektrifizierung seiner Fahrzeuge den wasserstoffbasierten Brennstoffzellen-Konzept-Lkw für das Fernverkehrssegment präsentiert. Mit dem Mercedes-Benz GenH2 Truck zeigt der Hersteller erstmals, welche konkreten

Daimler Trucks präsentiert neuen Western Star Lkw

Daimler Trucks North America (DTNA) präsentiert in den USA den neuen Lkw Western Star 49X. Der US-Truck kommt in Nordamerika vorwiegend als Spezial- und Baustellenfahrzeug im sogenannten Vocational Segment zum Einsatz. Während DTNA im Langstreckensegment unangefochtener Marktführer ist, sieht das Unternehmen im Vocational Segment noch weitere Wachstumschancen. Um dieses Potenzial zu erschließen, hat DTNA den neuen Western Star 49X von Grund auf neu konzipiert, um den Bedürfnissen der Kunden nach mehr Robustheit, Sicherheit und geringem Gewicht gerecht zu werden.

Markteinführung des neuen Überlandbusses Mercedes-Benz Intouro mit Notbremsassistent Active Brake Assist 5

Der neu entwickelte Mercedes-Benz Intouro bietet mit optionalen Assistenzsystemen wie dem Notbremsassistenten Active Brake Assist 5 (ABA 5) und dem Abbiege-Assistenten Sideguard Assist ein erhöhtes Sicherheitsniveau im Überland- und Ausflugsverkehr. Als weltweit erster Notbremsassistent für Omnibusse kann ABA 5 eine automatisierte Vollbremsung auf sich bewegende Personen ausführen. Der optionale Abbiege-Assistent Sideguard Assist mit Personenerkennung warnt den Fahrer beim Abbiegen sowohl vor bewegten Objekten wie Fußgängern und Fahrradfahrern als auch vor stationären Hindernissen. Darüber hinaus sorgen eine optimierte Aerodynamik und ein neu entwickelter, leichter Rohbau für mehr Kraftstoffeffizienz.

Nachrüstlösungen zum Infektionsschutz

Daimler Buses bietet seinen Kunden zahlreiche (Nachrüst-) Lösungen zum Infektionsschutz angesichts COVID-19 an. Dazu zählen zum Beispiel sensorgesteuerte Spender für Desinfektionsmittel und Fahrerschutztüren mit vollflächigen Trennscheiben oder auch sogenannte Aktivfilter für Reisebusse.

D.08	Q1-3		
€-Werte in Millionen	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Veränd. in %
Umsatz	24.174	33.238	-27
EBIT	32	2.225	-99
Bereinigtes EBIT	103	2.225	-95
Umsatzrendite (in %)	0,1	6,7	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	0,4	6,7	.
CFBIT	936	1.531	-39
Bereinigter CFBIT	936	1.531	-39
Bereinigte CCR ¹	9,1	0,7	.
Absatz	257.863	390.694	-34
Produktion	263.554	403.266	-35
Beschäftigte	100.358	101.397 ²	-1

1 Cash Conversion Rate
2 Stand 31.12.2019

D.09		Q3	
Absatz Daimler Trucks	Q3 2020	Q3 2019	Veränd. in %
Gesamt	94.141	125.382	-25
EU30	15.351	19.942	-23
davon Deutschland	6.912	8.616	-20
Nordamerika	41.755	53.240	-22
davon USA	36.500	47.307	-23
Lateinamerika (ohne Mexiko)	7.672	11.569	-34
davon Brasilien	6.020	8.157	-26
Asien	21.912	33.550	-35
Übrige Märkte	7.451	7.081	+5
<i>nachrichtlich:</i>			
BFDA (Auman Trucks)	34.679	18.169	+91

Daimler Buses erhält Zuschlag für Großaufträge

Daimler Buses hat erfolgreich bei einer großen Ausschreibung in Israel teilgenommen und erhielt den Zuschlag für insgesamt 415 Einheiten an Stadt- und Überlandbussen. Die Fahrzeuge kommen im gesamten Landesgebiet zum Einsatz. Für den vollelektrischen Stadtbus Mercedes-Benz eCitaro gingen im Berichtszeitraum Bestellungen über 30 Fahrzeuge für die Rhein-Neckar-Region sowie über 24 Fahrzeuge für das Stadtgebiet Darmstadt ein. In Belgien konnte Daimler Buses eine Ausschreibung über 129 Einheiten des Mercedes-Benz Citaro hybrid für die Region Wallonien für sich gewinnen.

Deutlich rückläufige Absatzentwicklung bei Daimler Trucks

Der Absatz von Daimler Trucks lag im dritten Quartal 2020 mit 94.100 Einheiten um 25 % unter dem Vorjahresniveau. Diese Entwicklung war im Wesentlichen durch die weiterhin zu spürenden weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie beeinflusst. In Nordamerika gingen unsere Lkw-Verkäufe um 22 % auf 41.800 Einheiten zurück. In den Gewichtsklassen 6-8 war Daimler Trucks mit einem Marktanteil von 36,5 (i. V. 34,3) % weiterhin Marktführer. Die Verkäufe in der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) lagen mit 15.400 (i. V. 19.900) Einheiten ebenfalls deutlich unter dem Vorjahreswert. Mit einem Marktanteil von 20,7 (i. V. 20,1) % waren die Mercedes-Benz Lkw im Segment schwerer und mittelschwerer Lkw weiterhin Marktführer. In Deutschland lag der Absatz mit 6.900 Lkw um 20 % unter dem Vorjahresniveau. In Brasilien setzten wir 6.000 Einheiten ab; dies entspricht einem Absatzrückgang von 26 % gegenüber dem Vorjahresquartal. Auch in Asien bewegten sich unsere Lieferungen mit

D.11		Q1-3	
Absatz Daimler Trucks	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Veränd. in %
Gesamt	244.554	367.776	-34
EU30	38.223	58.745	-35
davon Deutschland	16.747	23.038	-27
Nordamerika	97.328	155.598	-37
davon USA	85.235	135.276	-37
Lateinamerika (ohne Mexiko)	20.876	30.461	-31
davon Brasilien	15.825	21.555	-27
Asien	70.302	101.839	-31
Übrige Märkte	17.825	21.133	-16
<i>nachrichtlich:</i>			
BFDA (Auman Trucks)	99.550	63.746	+56

D.10		Q3	
Absatz Daimler Buses	Q3 2020	Q3 2019	Veränd. in %
Gesamt	5.115	8.957	-43
EU30	1.897	2.474	-23
davon Deutschland	724	769	-6
Nordamerika	230	797	-71
davon Mexiko	230	790	-71
Lateinamerika (ohne Mexiko)	2.106	4.629	-55
davon Brasilien	1.558	3.465	-55
Asien	352	695	-49
Übrige Märkte	530	362	+46

21.900 (i. V. 33.600) Lkw deutlich unter denen des Vorjahres. In Indonesien verkauften wir mit 2.800 (i. V. 9.800) Einheiten deutlich weniger Lkw als im Vorjahresquartal. Auch in Japan entwickelten sich unsere Verkäufe mit einem Rückgang von 20 % auf 9.400 Lkw negativ. Mit der Marke FUSO erreichten wir im japanischen Lkw-Gesamtmarkt einen Marktanteil von 19,6 (i. V. 18,3) %. Der Lkw-Absatz in Indien konnte dagegen mit 2.800 (i. V. 2.700) Einheiten leicht gesteigert werden. Die Lieferungen von Auman Trucks, unseres Joint Ventures in China, stiegen aufgrund der stark erhöhten Nachfrage im chinesischen Lkw-Markt mit 34.700 (i. V. 18.200) Einheiten deutlich über die Höhe des Vorjahres.

Daimler Buses Absatz deutlich unter Vorjahresniveau

Daimler Buses erreichte im dritten Quartal 2020 einen Absatz von 5.100 (i. V. 9.000) Einheiten. Der deutliche Rückgang war ebenfalls im Wesentlichen weiterhin durch die weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie beeinflusst. In der Region EU30 hat Daimler Buses mit 1.900 Einheiten 23 % weniger Komplettbusse und Fahrgestelle der Marken Mercedes-Benz und Setra abgesetzt als im Vorjahresquartal. Besonders deutlich ging dabei der Absatz im Reisebusbereich zurück. In Deutschland sanken die Verkäufe um 6 % auf 700 Einheiten. Mit unseren Marken Mercedes-Benz und Setra waren wir in der Region EU30 mit einem Marktanteil von 26,9 (i. V. 31,0) % weiter mit klarem Abstand Marktführer. Auch in Mexiko gingen unsere Verkäufe mit 200 Einheiten deutlich zurück (-71 %). In Brasilien, unserem Hauptmarkt in Lateinamerika, verzeichneten wir mit 1.600 Fahrgestellen einen Absatzrückgang von 55 %. Ebenfalls deutlich rückläufig waren mit 100 (i. V. 400) Einheiten unsere Bus-Absätze in Indien.

D.12		Q1-3	
Absatz Daimler Buses	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Veränd. in %
Gesamt	13.309	22.918	-42
EU30	4.387	6.230	-30
davon Deutschland	1.845	2.035	-9
Nordamerika	918	1.844	-50
davon Mexiko	917	1.827	-50
Lateinamerika (ohne Mexiko)	5.741	11.504	-50
davon Brasilien	4.393	8.366	-47
Asien	888	2.257	-61
Übrige Märkte	1.375	1.083	+27

Daimler Mobility

Neugeschäft stabilisiert sich (+2%)

Vertragsvolumen sinkt auf 150 Mrd. €

Digitalisierung steigert Verkaufszahlen und Kundenzufriedenheit

Bereinigtes EBIT mit 601 (i. V. 469) Mio. € über Vorjahr

D.13	Q3		
€-Werte in Millionen	Q3 2020	Q3 2019	Veränd. in %
Umsatz	6.877	7.086	-3
EBIT	589	413	+43
Bereinigtes EBIT	601	469	+28
Eigenkapitalrendite (in %)	16,2	11,9	.
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	16,5	13,5	.
Neugeschäft	18.676	18.279	+2
Vertragsvolumen	149.816	162.843 ¹	-8
Beschäftigte	11.923	12.680 ¹	-6

¹ Stand 31.12.2019

Neugeschäft weltweit in der Größenordnung des Vorjahres

Die Geschäftsentwicklung von Daimler Mobility hat sich im dritten Quartal stabilisiert, und erste Anzeichen einer Erholung waren zu spüren. Insgesamt lag das Neugeschäft auf dem Vorjahresniveau. Weltweit wurden 516.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 18,7 Mrd. € abgeschlossen, 2% mehr als im Vorjahreszeitraum. Das Vertragsvolumen erreichte Ende September einen Wert von 149,8 Mrd. € und lag damit um 8% unter dem Niveau vom Jahresende 2019. Wechselkursbereinigt sank das Vertragsvolumen um 4%. Das bereinigte EBIT betrug 601 (i. V. 469) Mio. €. Die bereinigte Eigenkapitalrendite lag bei 16,5 (i. V. 13,5)%.

Region Europa: Neugeschäft auf Vorjahresniveau

Europaweit wurden im dritten Quartal 225.000 Leasing- und Finanzierungsverträge abgeschlossen (-6%). Das Neugeschäft lag mit 7,8 Mrd. € auf Vorjahresniveau (-1%). Das Vertragsvolumen in Europa bewegte sich mit 63,3 Mrd. € unter dem Jahresendwert 2019 (-6%). In den Büchern von Athlon und Daimler Fleet Management standen zum Quartalsende 406.000 Verträge. Das entsprach einem Vertragsvolumen von 6,5 Mrd. €.

D.14	Q1-3		
€-Werte in Millionen	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Veränd. in %
Umsatz	20.428	21.112	-3
EBIT	852	2.053	-58
Bereinigtes EBIT	972	1.443	-33
Eigenkapitalrendite (in %)	7,8	19,9	.
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	8,8	14,0	.
Neugeschäft	48.821	53.966	-10
Vertragsvolumen	149.816	162.843 ¹	-8
Beschäftigte	11.923	12.680 ¹	-6

¹ Stand 31.12.2019

Rückgang im Neugeschäft in Nord- und Südamerika

In Nord- und Südamerika wurden im dritten Quartal 2020 Leasing- und Finanzierungsverträge mit einem Gesamtwert von 5,8 Mrd. € abgeschlossen (-8%). In den USA war das Neugeschäft leicht unter Vorjahr (-4%). Einen signifikanten Rückgang verzeichneten dagegen Mexiko (-55%) und Brasilien (-40%). Das Vertragsvolumen in Nord- und Südamerika betrug Ende September 52,6 Mrd. € und lag damit deutlich unter dem Niveau vom Jahresende 2019 (-12%).

Asien-Pazifik, Afrika & China: Neugeschäft gestiegen

Das Neugeschäft in der Region Asien-Pazifik, Afrika & China erreichte 5,1 Mrd. € und lag damit deutlich über dem Niveau des Vorjahreswertes (+25%). Das Vertragsvolumen der Region belief sich Ende September auf insgesamt 33,9 Mrd. € (-6%). In China wurden im dritten Quartal 130.000 neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 3,4 Mrd. € abgeschlossen (+67%). Die anhaltende wirtschaftliche Erholung in China im dritten Quartal wirkte sich positiv auf das Neugeschäft aus. Das Vertragsvolumen in China betrug Ende September 17,0 Mrd. € und lag damit leicht über dem Niveau vom Jahresende 2019 (+3%).

Erholung auch im Versicherungsgeschäft spürbar

Daimler Mobility vermittelte im dritten Quartal 2020 rund 644.000 Versicherungspolizen – das entspricht einem Zuwachs von 9% gegenüber dem Vorjahresquartal. Besonders gut war die Entwicklung in China (+32%) und Spanien (+19%).

Digitalisierung steigert Verkaufszahlen und Kundenzufriedenheit trotz Auswirkungen von COVID-19

Seit Jahresbeginn ist die Anzahl der registrierten Nutzer im Kundenportal in Europa um 85% gestiegen. In den USA hat sich der Online-Zugriff auf Vertragsdokumente bis Ende September mehr als verdoppelt. Darüber hinaus wurden im August 99% der Kreditanträge in China online eingereicht. Komfortable digitale Interaktion steigert Kundenbegeisterung und ist ein wichtiger Effizienztreiber.

StarRides: Premium Ride-Hailing jetzt auch in Chengdu

Nach der Einführung in Hangzhou Ende 2019 ist der Limousinen-Fahrdienst StarRides im Juli 2020 in Guangzhou und vier Wochen später in Chengdu an den Start gegangen und damit in drei chinesischen Metropolen präsent. StarRides ist ein Joint Venture der Daimler Mobility AG und der Geely Technology Group.

YOUR NOW Joint Ventures: Aufwärtstrend setzt sich fort

Zum 30. September 2020 nutzten rund 96 Mio. Menschen die Mobilitätsdienste der Joint Ventures FREE NOW & REACH NOW, SHARE NOW sowie PARK NOW & CHARGE NOW. Nach dem COVID-19-bedingten Rückgang im März und April 2020 hat sich der deutliche Anstieg der Nutzungszahlen im dritten Quartal fortgesetzt. Gleichzeitig wurden die Angebote ausgebaut.

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q3

E.01	Q3 2020	Q3 2019
in Millionen €		
Umsatzerlöse	40.281	43.270
Umsatzkosten	-32.704	-34.596
Bruttoergebnis vom Umsatz	7.577	8.674
Vertriebskosten	-2.364	-3.136
Allgemeine Verwaltungskosten	-888	-1.005
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-1.554	-1.764
Sonstige betriebliche Erträge	373	456
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-86	-623
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	162	193
Übriges Finanzergebnis	-150	-105
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	3.070	2.690
Zinserträge	56	86
Zinsaufwendungen	-94	-201
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.032	2.575
Ertragsteuern	-874	-762
Konzernergebnis	2.158	1.813
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	109	94
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	2.049	1.719
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	1,92	1,61
Verwässert	1,92	1,61

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung Q1-3

E.02	Q1-3 2020	Q1-3 2019
in Millionen €		
Umsatzerlöse	107.688	125.618
Umsatzkosten	-91.705	-103.827
Bruttoergebnis vom Umsatz	15.983	21.791
Vertriebskosten	-7.715	-9.359
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.616	-2.999
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-4.820	-5.037
Sonstige betriebliche Erträge	1.461	2.189
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-393	-2.975
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	381	665
Übriges Finanzergebnis	-276	-345
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	2.005	3.930
Zinserträge	184	286
Zinsaufwendungen	-359	-690
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.830	3.526
Ertragsteuern	-1.410	-806
Konzernergebnis	420	2.720
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	278	234
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Konzernergebnis	142	2.486
Ergebnis je Aktie (in €)		
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Daimler AG		
Unverwässert	0,13	2,32
Verwässert	0,13	2,32

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q3

E.03	Q3 2020	Q3 2019
in Millionen €		
Konzernergebnis	2.158	1.813
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-931	718
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	3	1
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	370	-331
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-2	-8
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden	-560	380
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-855	-1.101
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	23	-15
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgliedert werden	-832	-1.116
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-1.392	-736
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-24	20
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-1.368	-756
Gesamtergebnis	766	1.077
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	85	114
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	681	963

Konzern-Gesamtergebnisrechnung Q1–3

E.04

	Q1–3 2020	Q1–3 2019
in Millionen €		
Konzernergebnis	420	2.720
Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-1.941	1.007
Gewinne/Verluste aus Fremdkapitalinstrumenten	2	8
Gewinne/Verluste aus derivativen Finanzinstrumenten	719	-616
Gewinne/Verluste aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	-3	-13
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-1.223	386
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-2.188	-2.584
Gewinne/Verluste aus Eigenkapitalinstrumenten	32	9
Posten, die zukünftig nicht in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	-2.156	-2.575
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-3.379	-2.189
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	-43	30
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	-3.336	-2.219
Gesamtergebnis	-2.959	531
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	235	264
davon Anteil der Aktionäre der Daimler AG am Gesamtergebnis	-3.194	267

Konzernbilanz

E.05

30. Sept. 2020 31. Dez. 2019

in Millionen €

Aktiva

Immaterielle Vermögenswerte	16.430	15.978
Sachanlagen	35.092	37.143
Vermietete Gegenstände	47.704	51.482
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	5.059	5.949
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	53.304	52.880
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	950	770
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.862	3.347
Aktive latente Steuern	5.779	5.803
Übrige Vermögenswerte	1.014	1.286
Langfristige Vermögenswerte	169.194	174.638
Vorräte	29.534	29.757
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.739	12.332
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	41.756	50.781
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	24.498	18.883
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.113	7.885
Übrige finanzielle Vermögenswerte	3.294	2.736
Übrige Vermögenswerte	4.525	5.426
Kurzfristige Vermögenswerte	121.459	127.800
Summe Aktiva	290.653	302.438

Passiva

Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
Kapitalrücklagen	11.551	11.552
Gewinnrücklagen	43.273	46.329
Übrige Rücklagen	-754	393
Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	57.140	61.344
Nicht beherrschende Anteile	1.483	1.497
Eigenkapital	58.623	62.841
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	12.484	9.728
Rückstellungen für sonstige Risiken	11.036	10.597
Finanzierungsverbindlichkeiten	92.667	99.179
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	1.873	2.112
Passive latente Steuern	4.012	3.935
Rechnungsabgrenzungsposten	1.461	1.598
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	5.897	6.060
Übrige Verbindlichkeiten	899	586
Langfristige Schulden	130.329	133.795
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.877	12.707
Rückstellungen für sonstige Risiken	9.200	10.327
Finanzierungsverbindlichkeiten	59.553	62.601
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.503	7.752
Rechnungsabgrenzungsposten	1.550	1.624
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	6.630	7.571
Übrige Verbindlichkeiten	3.388	3.220
Kurzfristige Schulden	101.701	105.802
Summe Passiva	290.653	302.438

Konzern-Kapitalflussrechnung

E.06

	Q1-3 2020	Q1-3 2019
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.830	3.526
Abschreibungen/Wertminderungen	6.668	5.561
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-458	-478
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	35	-722
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-933	-5.500
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.287	186
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.106	1.832
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.277	-1.620
Vermietete Fahrzeuge	2.393	-837
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-163	5.174
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.234	637
Gezahlte Ertragsteuern	-1.008	-1.199
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	17.268	6.560
Zugänge zu Sachanlagen	-3.830	-5.191
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-2.137	-2.591
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	279	215
Erwerb von Anteilsbesitz	-323	-1.614
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	227	346
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-2.985	-4.349
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	3.461	5.090
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-12	-51
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-5.320	-8.145
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-4.486	6.048
Dividendenzahlung an Aktionäre der Daimler AG	-963	-3.477
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-255	-233
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	31	63
Erwerb eigener Aktien	-30	-42
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochtergesellschaften	-	-64
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-5.703	2.295
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-630	426
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.615	1.136
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenbeginn	18.883	15.853
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Periodenende	24.498	16.989

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

E.07

	Gezeichnetes Kapital	Kapital- rücklagen	Gewinn- rücklagen	Unterschieds- betrag aus Währungs- umrechnung	Eigenkapital- instrumente/ Fremdkapital- instrumente
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2019	3.070	11.710	49.490	472	15
Konzernergebnis	-	-	2.486	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-3.895	977	14
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	1.311	-	3
Gesamtergebnis	-	-	-98	977	17
Dividenden	-	-	-3.477	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-14	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-139	-	-	-
Sonstiges	-	-	60	-	-
Stand zum 30. September 2019	3.070	11.571	45.961	1.449	32
Stand zum 1. Januar 2020	3.070	11.552	46.329	930	30
Konzernergebnis	-	-	142	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-2.582	-1.897	43
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	393	-	-9
Gesamtergebnis	-	-	-2.047	-1.897	34
Dividenden	-	-	-963	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-83	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-1	-	-	-
Sonstiges	-	-	37	-	-
Stand zum 30. September 2020	3.070	11.551	43.273	-967	64

Übrige Rücklagen							
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlust- rechnung umgegliedert werden							
Derivative Finanz- instrumente	Anteil at-equity bewerteter Finanz- investitionen	Eigene Aktien	Den Aktionären der Daimler AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital		
in Millionen €							
-95	5	-	64.667	1.386	66.053	Stand zum 1. Januar 2019	
-	-	-	2.486	234	2.720	Konzernergebnis	
-872	-13	-	-3.789	30	-3.759	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
256	-	-	1.570	-	1.570	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
-616	-13	-	267	264	531	Gesamtergebnis	
-	-	-	-3.477	-251	-3.728	Dividenden	
-	-	-	-14	-11	-25	Änderungen des Konsolidierungskreises	
-	-	-	-	32	32	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-42	-42	-	-42	Erwerb eigener Aktien	
-	-	42	42	-	42	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-139	-16	-155	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
-	-	-	60	4	64	Sonstiges	
-711	-8	-	61.364	1.408	62.772	Stand zum 30. September 2019	
-546	-21	-	61.344	1.497	62.841	Stand zum 1. Januar 2020	
-	-	-	142	278	420	Konzernergebnis	
1.031	-3	-	-3.408	-43	-3.451	Sonstiges Ergebnis vor Steuern	
-312	-	-	72	-	72	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	
719	-3	-	-3.194	235	-2.959	Gesamtergebnis	
-	-	-	-963	-261	-1.224	Dividenden	
-	-	-	-83	2	-81	Änderungen des Konsolidierungskreises	
-	-	-	-	13	13	Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	
-	-	-30	-30	-	-30	Erwerb eigener Aktien	
-	-	30	30	-	30	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	
-	-	-	-1	-	-1	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	
-	-	-	37	-3	34	Sonstiges	
173	-24	-	57.140	1.483	58.623	Stand zum 30. September 2020	

Konzernanhang zum Zwischenabschluss

1. Grundlagen und Methoden im Zwischenabschluss

Allgemeines

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

Der Zwischenabschluss steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind.

Die Daimler AG ist eine Aktiengesellschaft nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft ist im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart unter HRB 19360 eingetragen und hat ihren Firmensitz in der Mercedesstraße 120, 70372 Stuttgart, Deutschland.

Der Zwischenabschluss des Konzerns wird in Euro (€) aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, erfolgen Angaben in Millionen €. Die Beträge sind jeweils kaufmännisch gerundet.

Der Vorstand hat den verkürzten Konzernzwischenabschluss am 22. Oktober 2020 zur Veröffentlichung freigegeben. Der Konzernzwischenabschluss wurde vom Konzernabschlussprüfer einer prüferischen Durchsicht unterzogen.

Alle wesentlichen konzerninternen Salden bzw. Transaktionen wurden eliminiert. Der Zwischenabschluss enthält nach Einschätzung der Unternehmensleitung alle Anpassungen (d.h. übliche, laufend vorzunehmende Anpassungen), die für eine angemessene Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns notwendig sind. Die in den unterjährigen Perioden dargestellten Ergebnisse sind nicht notwendigerweise indikativ für Ergebnisse, die in zukünftigen Perioden erwartet werden können bzw. für das gesamte Geschäftsjahr zu erwarten sind. Der Zwischenabschluss ist im Zusammenhang mit dem geprüften und veröffentlichten IFRS-Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 und dem darin enthaltenen Anhang zu lesen. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die der Konzern in diesem Zwischenabschluss angewendet hat, entsprechen grundsätzlich denen, die im Konzernabschluss für das Jahr 2019 angewendet wurden.

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

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

Schätzungen und Ermessensentscheidungen aufgrund der COVID-19-Pandemie

Schätzungen und Ermessensentscheidungen können Auswirkungen auf die Höhe der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben. Aufgrund der weiterhin nicht vollständig absehbaren weltweiten Folgen der COVID-19-Pandemie unterliegen diese Schätzungen und Ermessensentscheidungen einer erhöhten Unsicherheit. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen und Ermessensentscheidungen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Zwischenabschluss haben.

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

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

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

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

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

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

2. Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Beabsichtigter Verkauf des Pkw-Werks im französischen Hambach

Im Rahmen der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks hat der Daimler-Konzern im dritten Quartal 2020 die Verkaufsabsicht des Pkw-Werks im französischen Hambach beschlossen. Die Vermögenswerte und Schulden im Zusammenhang mit dem Werk in Hambach werden deshalb zum 30. September 2020 als zur Veräußerung gehalten eingestuft. Aus der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden hatten sich im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans bereits im zweiten Quartal 2020 Aufwendungen von 0,4 Mrd. € ergeben. Aus der Bewertung der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden sind im dritten Quartal 2020 weitere Aufwendungen von 0,1 Mrd. € entstanden.

Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögenslage des Daimler-Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte (131 Mio. €) und Schulden (56 Mio. €).

Gemeinsames Unternehmen zwischen Volvo Group und Daimler Truck AG

Die Volvo Group und die Daimler Truck AG haben im April 2020 eine Absichtserklärung zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens für die Brennstoffzellen-Aktivitäten unterzeichnet. Es ist geplant, dass die Volvo Group und die Daimler Truck AG zu je 50% an dem gemeinsamen Unternehmen beteiligt werden. Der Konzern bündelt derzeit die Vermögenswerte und Schulden der konzernweiten Brennstoffzellen-Aktivitäten in der Gesellschaft Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG, einem 100% Tochterunternehmen der Daimler Truck AG. Diese Gesellschaft wird zum 30. September 2020 als zur Veräußerung gehalten eingestuft. Der Abschluss einer verbindlichen Vereinbarung mit der Volvo Group über den Verkauf von 50% der Anteile an der Gesellschaft zu einem Kaufpreis von voraussichtlich 0,6 Mrd. € wird im vierten Quartal 2020 erwartet. Bei Vollzug der Transaktion - voraussichtlich im ersten Halbjahr 2021 - wird mit einem wesentlichen positiven Ergebniseffekt für den Daimler-Konzern gerechnet.

Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögenslage des Daimler-Konzerns erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte (31 Mio. €) und Schulden (18 Mio. €). Das gemeinsame Unternehmen wird zukünftig voraussichtlich nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen und im Segment Daimler Trucks & Buses ausgewiesen.

3. Umsatzerlöse

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

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (Umsatzerlöse IFRS 15) sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen und geographische Regionen aufgliedert und in den Tabellen [7 E.08](#) und [7 E.09](#) dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten.

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

Trotz der andauernden COVID-19-Pandemie lag der Umsatz des Daimler-Konzerns im dritten Quartal 2020 nur leicht unter dem Vorjahreswert. Im zweiten Quartal 2020 waren die Umsatzerlöse infolge der weltweiten Absatzrückgänge aufgrund der durch die COVID-19-Pandemie ausgelösten geringeren Kundennachfrage und Schließungen von Niederlassungen und Händlerbetrieben in wichtigen Märkten deutlich zurückgegangen.

E.08

Umsatzerlöse drittes Quartal

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q3 2020						
Europa	12.081	2.870	1.163	16.114	-679	15.435
Nordamerika	3.924	3.919	1.524	9.367	-71	9.296
Asien	7.990	1.452	46	9.488	-10	9.478
Übrige Märkte	894	719	41	1.654	-1	1.653
Umsatzerlöse IFRS 15	24.889	8.960	2.774	36.623	-761	35.862
Sonstige Umsatzerlöse	929	270	4.103	5.302	-883	4.419
Umsatzerlöse gesamt	25.818	9.230	6.877	41.925	-1.644	40.281

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q3 2019						
Europa	11.557	3.182	1.152	15.891	-712	15.179
Nordamerika	5.040	5.111	1.481	11.632	-191	11.441
Asien	8.122	1.764	24	9.910	-5	9.905
Übrige Märkte	1.196	1.180	35	2.411	-3	2.408
Umsatzerlöse IFRS 15	25.915	11.237	2.692	39.844	-911	38.933
Sonstige Umsatzerlöse	647	246	4.394	5.287	-950	4.337
Umsatzerlöse gesamt	26.562	11.483	7.086	45.131	-1.861	43.270

E.09**Umsatzerlöse erste neun Monate**

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q1-3 2020						
Europa	29.276	7.310	3.221	39.807	-1.693	38.114
Nordamerika	11.896	9.664	4.272	25.832	-502	25.330
Asien	21.887	4.353	129	26.369	-15	26.354
Übrige Märkte	2.664	2.063	100	4.827	-4	4.823
Umsatzerlöse IFRS 15	65.723	23.390	7.722	96.835	-2.214	94.621
Sonstige Umsatzerlöse	2.240	784	12.706	15.730	-2.663	13.067
Umsatzerlöse gesamt	67.963	24.174	20.428	112.565	-4.877	107.688

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q1-3 2019						
Europa	33.503	9.375	3.402	46.280	-1.410	44.870
Nordamerika	14.436	14.714	4.428	33.578	-654	32.924
Asien	22.426	5.125	107	27.658	-16	27.642
Übrige Märkte	3.657	3.298	107	7.062	-10	7.052
Umsatzerlöse IFRS 15	74.022	32.512	8.044	114.578	-2.090	112.488
Sonstige Umsatzerlöse	2.021	726	13.068	15.815	-2.685	13.130
Umsatzerlöse gesamt	76.043	33.238	21.112	130.393	-4.775	125.618

4. Funktionskosten

Umsatzkosten

Die Umsatzkosten beliefen sich im dritten Quartal 2020 auf 32.704 (Q3 2019: 34.596) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2020 auf 91.705 (Q1-3 2019: 103.827) Mio. €. Sie beinhalten im Wesentlichen Aufwendungen für abgesetzte Erzeugnisse.

Der Rückgang der Umsatzkosten ist verursacht durch Kostenanpassungen als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie. Auch in den anderen Funktionskostenbereichen führten die aufgrund der aktuellen wirtschaftlichen Situation eingeleiteten Maßnahmen, insbesondere im zweiten Quartal die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland, zu einer Verbesserung der Kostenposition.

Im Segment Daimler Mobility belastete im dritten Quartal 2020 die Wertminderung einer Softwarelösung im Rahmen der Optimierung der IT-Architektur die Umsatzkosten. Aufgrund der bereits im ersten Halbjahr erfolgten Erhöhung der Risikovorsorge waren keine weiteren Zuführungen zur Kreditrisikovorsorge im dritten Quartal 2020 notwendig.

Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans verschlechterten vor allem im zweiten Quartal 2020 die Umsatzkosten.

Im Vorjahr hatte eine Neueinschätzung von Risiken im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen zu starken Ergebnisbelastungen in den Umsatzkosten geführt. Darüber hinaus belasteten im Vorjahr Aufwendungen im Zusammenhang mit einer aktualisierten Risikobewertung für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags in Europa und weiteren Märkten und Aufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion der X-Klasse die Umsatzkosten.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im dritten Quartal 2020 auf 2.364 (Q3 2019: 3.136) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2020 auf 7.715 (Q1-3 2019: 9.359) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs Einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im dritten Quartal 2020 betragen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 888 (Q3 2019: 1.005) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2020 2.616 (Q1-3 2019: 2.999) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb oder der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

E.10**Übriges Finanzergebnis**


	Q3 2020	Q3 2019	Q1-3 2020	Q1-3 2019
in Millionen €				
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-68	-80	-128	-278
Sonstiges übriges Finanzergebnis	-82	-25	-148	-67
	-150	-105	-276	-345

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im dritten Quartal 2020 bei 1.554 (Q3 2019: 1.764) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2020 bei 4.820 (Q1-3 2019: 5.037) Mio. €. Sie enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

Insgesamt sind in den Funktionskosten im dritten Quartal 2020 bzw. in den ersten neun Monaten Aufwendungen im Zusammenhang mit Personalkostenoptimierungsprogrammen von 339 Mio. € bzw. 468 Mio. € entstanden.

5. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die **Sonstigen betrieblichen Erträge** beliefen sich im dritten Quartal 2020 auf 373 (Q3 2019: 456) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2020 auf 1.461 (Q1-3 2019: 2.189) Mio. €. Positiv wirkte im ersten Quartal 2020 die Einbringung der Marke smart in das Gemeinschaftsunternehmen smart Automobile Co., Ltd. Hieraus entstand ein Ertrag von 154 Mio. €. Weitere Informationen können  **Anmerkung 12** entnommen werden. Im ersten Quartal 2019 resultierte im Rahmen der Zusammenlegung der Geschäftseinheiten für Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group ein Ertrag von 718 Mio. €.

Die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland führte zu Ansprüchen auf die Erstattung von Sozialversicherungsbeiträgen, die in den Sonstigen betrieblichen Erträgen enthalten sind.

Die **Sonstigen betrieblichen Aufwendungen** lagen im dritten Quartal 2020 bei 86 (Q3 2019: 623) Mio. € und in den ersten neun Monaten 2020 bei 393 (Q1-3 2019: 2.975) Mio. €. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen im Jahr 2019.

6. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des Übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [7 E.10](#) entnommen werden.

E.11**Zinserträge und Zinsaufwendungen**

	Q3 2020	Q3 2019	Q1–3 2020	Q1–3 2019
in Millionen €				
Zinserträge				
Nettozinsenertrag auf das Nettovermögen aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	1	1	2	3
Zinsen und ähnliche Erträge	55	85	182	283
	56	86	184	286
Zinsaufwendungen				
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungs-basierten Versorgungsplänen	-33	-45	-112	-136
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-61	-156	-247	-554
	-94	-201	-359	-690

E.12**Ertragsteuern**

	Q3 2020	Q3 2019	Q1–3 2020	Q1–3 2019
in Millionen €				
Ergebnis vor Ertragsteuern	3.032	2.575	1.830	3.526
Ertragsteuern	-874	-762	-1.410	-806
Steuerquote	28,8%	29,6%	77,0%	22,9%

7. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen ist in Tabelle [7 E.11](#) dargestellt.

8. Ertragsteuern

Tabelle [7 E.12](#) zeigt das Ergebnis vor Ertragsteuern, die Ertragsteuern sowie die daraus abgeleitete Steuerquote.

Die Ertragsteuern in den ersten neun Monaten 2020 wurden wesentlich durch den Nichtansatz von aktiven latenten Steuern auf im ersten Halbjahr 2020 entstandene inländische Verluste beeinflusst.

In den ersten neun Monaten 2019 hatte sich der im Wesentlichen steuerfreie Ertrag aus der Zusammenlegung der Mobilitätsdienste des Daimler-Konzerns und der BMW Group mindernd auf die Steuerquote ausgewirkt.

9. Immaterielle Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der Immateriellen Vermögenswerte kann Tabelle [7 E.13](#) entnommen werden.

E.13**Immaterielle Vermögenswerte**

	30. Sept. 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €		
Geschäftswerte	1.233	1.217
Entwicklungskosten	13.038	12.525
Übrige immaterielle Vermögenswerte ¹	2.159	2.236
	16.430	15.978

¹ Zum 30. September 2020 nach Wertminderung einer Softwarelösung im Segment Daimler Mobility von rd. 0,1 Mrd. €.

E.14**Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)**

	30. Sept. 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	9.614	9.859
Technische Anlagen und Maschinen	9.537	10.113
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7.213	7.864
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	4.944	5.073
	31.308	32.909

10. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 35.092 (31. Dezember 2019: 37.143) Mio. € enthalten auch die Nutzungsrechte, die im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung stehen.

Tabelle [7 E.14](#) zeigt die Zusammensetzung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte. Der Rückgang der Sachanlagen ist unter anderem auf Wertminderungen von 0,4 Mrd. € zurückzuführen, die im Zusammenhang mit der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks durchgeführt wurden.

Tabelle [7 E.15](#) zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte.

E.15**Nutzungsrechte**

	30. Sept. 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	3.547	3.956
Technische Anlagen und Maschinen	156	187
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	81	91
	3.784	4.234

11. Vermietete Gegenstände

Zum 30. September 2020 belief sich der Buchwert der Vermieteten Gegenstände auf 47.704 (31. Dezember 2019: 51.482) Mio. €. In den ersten neun Monaten des Jahres 2020 ergaben sich Zugänge von 15.408 (Q1–3 2019: 19.527) Mio. € und Abgänge von 10.709 (Q1–3 2019: 11.864) Mio. €. Die Abschreibungen für die ersten neun Monate des Jahres 2020 betrugen 7.141 (Q1–3 2019: 6.735) Mio. € und beinhalten Wertminderungen von 0,3 Mrd. €, die überwiegend im Zusammenhang mit der Corona-Krise stehen. Die sonstigen Veränderungen betreffen im Wesentlichen Effekte aus der Währungsumrechnung.

12. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle [7 E.16](#) zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle [7 E.17](#) zeigt Eckdaten zu den assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Tabelle [7 E.18](#) zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

E.16**Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen**

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
30. Sept. 2020				
At-equity-Buchwert ¹	3.614	1.429	16	5.059
At-equity-Ergebnis (Q3 2020) ¹	190	-29	1	162
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2020) ¹	683	-305	3	381
31. Dezember 2019				
At-equity-Buchwert ¹	4.349	1.582	18	5.949
At-equity-Ergebnis (Q3 2019) ¹	394	-202	1	193
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2019) ¹	981	-331	15	665

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

E.17**Eckdaten zu den at-equity bewerteten assoziierten Unternehmen**

	BBAC	BAIC Motor ²	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
30. Sept. 2020					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
At-equity-Buchwert ¹	2.284	325	361	644	3.614
At-equity-Ergebnis (Q3 2020) ¹	363	-168	-6	1	190
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2020) ¹	949	-312	62	-16	683
31. Dezember 2019					
Höhe des Anteils (in %)	49,0	9,6	29,7		
At-equity-Buchwert ¹	2.519	665	475	690	4.349
At-equity-Ergebnis (Q3 2019) ¹	331	8	-11	66	394
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2019) ¹	1.000	29	-82	34	981

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

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

E.18**Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen**

	YOUR NOW ²	Übrige	Gesamt
in Millionen €			
30. September 2020			
Höhe des Anteils (in %)	50		
At-equity-Buchwert ¹	575	854	1.429
At-equity-Ergebnis (Q3 2020) ¹	-37	8	-29
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2020) ¹	-285	-20	-305
31. Dezember 2019			
Höhe des Anteils (in %)	50		
At-equity-Buchwert ¹	866	716	1.582
At-equity-Ergebnis (Q3 2019) ¹	-222	20	-202
At-equity-Ergebnis (Q1-3 2019) ¹	-351	20	-331

1 Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

2 Daimler bezieht das anteilige Ergebnis von YOUR NOW mit einem Zeitversatz von einem Monat ein. Die Angaben für das At-equity-Ergebnis betreffen für Q3 den Zeitraum 1. Juni bis 31. August. Die Angaben für Q1-3 2019 betreffen den Zeitraum 1. Februar bis 31. August 2019. Die Angaben für Q1-3 2020 betreffen den Zeitraum 1. Dezember 2019 bis 31. August 2020.

BBAC

Im zweiten Quartal 2020 beschlossen die Anteilseigner der BBAC die Auszahlung einer Dividende für das Geschäftsjahr 2019. Der auf Daimler entfallende Betrag von 1.174 Mio. € reduzierte den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Im dritten Quartal 2020 wurde die Dividende ausbezahlt und führte zu einem Zahlungsmittelzufluss von 1.151 Mio. €. Daimler plant in den Jahren 2020 – 2022 zusätzliches Eigenkapital von insgesamt 0,5 Mrd. € entsprechend seiner Beteiligungsquote bereitzustellen.

BAIC Motor

Im ersten Quartal 2020 erfasste der Konzern aufgrund einer Neueinschätzung der Geschäftsentwicklung in Folge der COVID-19-Pandemie eine Wertminderung von 150 Mio. € auf den Beteiligungsbuchwert an der BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor). Im dritten Quartal 2020 wurde eine weitere Wertminderung von 180 Mio. € erfasst. Die Aufwendungen sind im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

THBV (HERE)

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

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

YOUR NOW

Im zweiten Quartal 2020 ist im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen der YOUR NOW Holding GmbH (YOUR NOW) eine Wertminderung von 105 Mio. € enthalten.

Auch im dritten Quartal 2019 waren Wertminderungen auf Gemeinschaftsunternehmen von 107 Mio. € enthalten, die sich im Wesentlichen aus der Anpassung der Ergebnisprognosen einzelner Mobilitätsdienste ergaben.

Übrige at-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen

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

13. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen stellen sich wie folgt dar:

E.19**Forderungen aus Finanzdienstleistungen**

in Millionen €	30. Sept. 2020			31. Dez. 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
Absatzfinanzierung mit Endkunden	17.551	32.152	49.703	18.963	30.627	49.590
Absatzfinanzierung mit Händlern	13.567	3.221	16.788	21.016	3.573	24.589
Finanzierungsleasing-Verträge	11.394	18.826	30.220	11.461	19.329	30.790
Buchwert (brutto)	42.512	54.199	96.711	51.440	53.529	104.969
Wertberichtigungen	-756	-895	-1.651	-659	-649	-1.308
Buchwert (netto)	41.756	53.304	95.060	50.781	52.880	103.661

Zum 30. September 2020 entfallen von den Wertberichtigungen 0,5 Mrd. € auf die Erhöhung der Kreditrisikovorsorge, die infolge der verschlechterten volkswirtschaftlichen Prognosen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie im ersten Halbjahr 2020 im Segment Daimler Mobility ergebniswirksam berücksichtigt wurden.

14. Vorräte

Die Vorräte setzen sich wie folgt zusammen:

E.20		
Vorräte		
	30. Sept. 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.271	3.321
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	4.232	4.290
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	21.870	21.922
Geleistete Anzahlungen	161	224
	29.534	29.757

15. Eigenkapital

Genehmigtes Kapital

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 5. April 2018 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Daimler AG bis zum 4. April 2023 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1,0 Mrd. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2018). Die neuen Aktien sind grundsätzlich den Aktionären zum Bezug (auch im Wege des mittelbaren Bezugs gemäß § 186 Abs. 5 Satz 1 AktG) anzubieten. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen.

Vom Genehmigten Kapital 2018 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Bedingtes Kapital

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

Ebenfalls mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens 10 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen die Beteiligung an anderen Unternehmen begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- bzw. Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen können einmalig oder mehrmals, insgesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und auch

durch mit der Daimler AG im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundene Unternehmen begeben werden. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen.

Zur Bedienung der unter vorstehender Ermächtigung ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen hat die Hauptversammlung am 8. Juli 2020 ferner beschlossen, das Grundkapital um bis zu 500 Mio. € bedingt zu erhöhen (Bedingtes Kapital 2020). Das Bedingte Kapital 2020 wird wirksam mit seiner Eintragung im Handelsregister.

Eigene Aktien

Die von der Hauptversammlung am 1. April 2015 beschlossene Ermächtigung zum Erwerb und zur Verwendung eigener Aktien lief am 31. März 2020 aus. Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand erneut ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 zu jedem zulässigen Zweck eigene Aktien im Umfang von bis zu 10% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung, oder – falls dieser Wert geringer ist – des zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und zu allen gesetzlich zulässigen Zwecken zu verwenden. Die Aktien können unter anderem unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben verwendet oder gegen Barzahlung an Dritte zu einem Preis veräußert werden, der den Börsenpreis zum Zeitpunkt der Veräußerung nicht wesentlich unterschreitet. Die erworbenen Aktien können auch zur Bedienung von ausgegebenen Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen sowie zur Ausgabe an Arbeitnehmer der Gesellschaft und Arbeitnehmer und Organe von mit dieser im Sinne der §§ 15 ff. AktG verbundenen Unternehmen verwendet werden. Die eigenen Aktien können auch eingezogen werden.

Im Umfang von bis zu 5% des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung der Hauptversammlung bestehenden Grundkapitals wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats eigene Aktien auch unter Einsatz von Derivaten (Put- und Call-Optionen, Terminkäufe oder eine Kombination dieser Instrumente) zu erwerben, wobei die Laufzeit der Derivate 18 Monate nicht überschreiten darf und spätestens am 7. Juli 2025 enden muss.

Belegschaftsaktienprogramme

Im ersten Quartal 2020 hat die Daimler AG gem. § 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen ohne Nutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung vom 1. April 2015 zum Erwerb eigener Aktien 1,1 (2019: 0,8) Mio. Stück Daimler Aktien erworben, um sie an Mitarbeiter auszugeben. Die Ausgabe erfolgte am 25. März 2020.

Dividende

Die Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 hat beschlossen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2019 der Daimler AG (Einzelabschluss) eine Dividende von 963 Mio. € (0,90 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2019: 3.477 Mio. € bzw. 3,25 € je dividendenberechtigter Stückaktie). Die Auszahlung der Dividende erfolgte am 13. Juli 2020.

16. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Entwicklung des Finanzierungsstatus

Der Finanzierungsstatus der Pensionsverpflichtungen ist in Tabelle 7 E.21 dargestellt. Der Anstieg des Barwerts der leistungs-basierten Verpflichtungen ist auf den Rückgang der Abzinsungsfaktoren zurückzuführen. Dieser Effekt wurde durch eine leicht negative Renditeentwicklung der Planvermögen verstärkt.

E.21

Entwicklung des Finanzierungsstatus

	30. Sept. 2020	31. Dez. 2019
in Millionen €		
Barwert der leistungs-basierten Verpflichtungen	-38.298	-36.195
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	26.945	27.760
Finanzierungsstatus	-11.353	-8.435
davon in: Übrige Vermögenswerte	85	83
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-11.438	-8.518

Pensionsaufwendungen

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Pensionsaufwendungen sind in den Tabellen 7 E.22 und 7 E.23 dargestellt. Der im dritten Quartal 2020 in der Zeile nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand ausgewiesene Ertrag von 105 Mio. € resultiert aus der Schließung eines leistungsorientierten Versorgungsplans in den USA, der durch einen beitragsorientierten Plan abgelöst wurde. Der Ertrag wird im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans in den Funktionskosten ausgewiesen.

Zuwendungen an die Pensions-Planvermögen

Im dritten Quartal und in den ersten neun Monaten des Jahres 2020 betragen die Zuwendungen von Daimler an die Pensions-Planvermögen 16 und 136 (2019: 15 und 104) Mio. €.

Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

Im dritten Quartal 2020 wurden die künftigen Beiträge für die Gesundheitsfürsorgeleistungen eines Plans in den USA angepasst. Daraus ist ein Ertrag von 140 Mio. € entstanden, der im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans in den Funktionskosten ausgewiesen wird.

E.22

Pensionsaufwendungen drittes Quartal

	Q3 2020			Q3 2019		
	Gesamt	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland	Gesamt	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-194	-170	-24	-176	-150	-26
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	105	-	105	-	-	-
Nettozinsaufwand	-26	-19	-7	-33	-23	-10
Nettozinsertrag	1	-	1	1	-	1
	-114	-189	75	-208	-173	-35

E.23

Pensionsaufwendungen erste neun Monate

	Q1-3 2020			Q1-3 2019		
	Gesamt	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland	Gesamt	Pensions-pläne Inland	Pensions-pläne Ausland
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-593	-512	-81	-524	-449	-75
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	105	-	105	-	-	-
Nettozinsaufwand	-81	-57	-24	-98	-70	-28
Nettozinsertrag	2	-	2	3	-	3
	-567	-569	2	-619	-519	-100

17. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [7 E.24](#) entnommen werden.

E.24

Rückstellungen für sonstige Risiken

	30. Sept. 2020			31. Dez. 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Produktgarantien	3.396	4.944	8.340	3.744	4.964	8.708
Personal- und Sozialbereich	1.345	2.937	4.282	1.522	2.726	4.248
Haftungs-, Prozessrisiken und behördliche Verfahren	2.059	2.591	4.650	2.498	2.404	4.902
Übrige	2.400	564	2.964	2.563	503	3.066
	9.200	11.036	20.236	10.327	10.597	20.924

18. Finanzierungsverbindlichkeiten

Die Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich wie folgt zusammen:

E.25

Finanzierungsverbindlichkeiten

	30. Sept. 2020			31. Dez. 2019		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	16.632	62.837	79.469	17.806	67.819	85.625
Geldmarktpapiere	884	-	884	3.278	-	3.278
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	22.322	13.529	35.851	23.043	16.768	39.811
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	10.487	4.035	14.522	9.713	3.406	13.119
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	7.860	8.527	16.387	6.911	7.021	13.932
Leasingverbindlichkeiten	659	3.150	3.809	703	3.537	4.240
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	709	589	1.298	1.147	628	1.775
	59.553	92.667	152.220	62.601	99.179	161.780

19. Rechtliche Verfahren

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

Diesel-Emissionsverhalten: Vergleichsweise Beilegung behördlicher und zivilrechtlicher Verfahren in den USA

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

Die Behörden vertreten den Standpunkt, dass Daimler sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDS«) in bestimmten seiner US-Dieselfahrzeuge nicht offengelegt habe, und dass einige dieser AECDS unzulässige Abschalteinrichtungen seien. Im Rahmen der Vergleiche bestreitet Daimler die Vorwürfe der Behörden und räumt keine Haftung ein, hat sich aber bereit erklärt, unter anderem zivilrechtliche Geldstrafen zu zahlen, Servicemaßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen, erweiterte Gewährleistungen zu übernehmen, ein landesweites Mitigations-Projekt durchzuführen, bestimmte Corporate-Compliance-Maßnahmen vorzunehmen und weitere Zahlungen zu leisten.

Das Unternehmen hat mit den US-Behörden vollumfänglich kooperiert und führt diese Kooperation fort.

Auch mit den Klägervetretern der Verbraucher-Sammelklage »In re Mercedes-Benz Emissions Litigation« vor dem U.S. District Court for the District of New Jersey haben sich Daimler AG und MBUSA im dritten Quartal 2020 auf eine einvernehmliche Beilegung geeinigt. Im Rahmen des Vergleichs bestreiten Daimler AG und MBUSA die wesentlichen tatsachenbezogenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche der Sammelkläger und potentiellen Anspruchsinhaber der Sammelklage, haben sich aber bereit erklärt, an aktuelle und ehemalige Eigentümer und Leasingnehmer von Dieselfahrzeugen Zahlungen zu leisten.

Für die Vergleiche mit den US-Behörden erwartet Daimler Kosten in Höhe von rund 1,5 Mrd. USD. Die geschätzten Kosten für die Beilegung der Sammelklage betragen rund 700 Mio. USD. Weitere Aufwendungen schätzt Daimler auf einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag, um Anforderungen aus den Vergleichen zu erfüllen.

Die Vergleiche stehen noch unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung der zuständigen Gerichte.

Diesel-Emissionsverhalten: Sammelklagen und sonstige Klagen in den USA, Kanada und Europa

Wie bereits berichtet, wurden Anfang 2016 mehrere Verbraucher-Sammelklagen bei US-Bundesbezirksgerichten in den USA gegen die MBUSA eingereicht. Hauptvorwurf war die Verwendung von Vorrichtungen, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte in Dieselfahrzeugen verursachen sollen. Zudem behaupteten die Kläger, dass Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen bewusst irreführt worden seien. Diese Verbraucher-Sammelklagen wurden zu einer Sammelklage gegen die Daimler AG und die MBUSA zusammengefasst, die vor dem U.S. District Court for the District of New Jersey anhängig war und in der die Kläger im Namen einer landesweiten Gruppe, bestehend aus den natürlichen oder juristischen Personen, die zum 18. Februar 2016 Eigentümer oder Leasingnehmer bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge waren, verschiedene Ansprüche auf Schadensersatz in Geld erhoben. Daimler AG und MBUSA reichten einen Antrag auf vollumfängliche Klageabweisung ein. Mit Beschluss vom 6. Dezember 2016 hat das Gericht dem Antrag von Daimler AG und MBUSA auf Klageabweisung stattgegeben und hat die Klage mangels hinreichender Bestimmtheit des Klägervortrags zur als irreführend behaupteten Werbung ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen. Die Kläger haben daraufhin eine abgeänderte Sammelklage mit ähnlichen Behauptungen bei demselben Gericht eingereicht. Die abgeänderte Klage richtet sich auch gegen die Robert Bosch LLC und Robert Bosch GmbH (gemeinsam »Bosch«) als Beklagte und behauptet, dass Daimler AG und MBUSA mit Bosch konspiriert hätten, um die US-amerikanischen Aufsichtsbehörden und Verbraucher zu täuschen. Am 1. Februar 2019 hat das Gericht einem weiteren Antrag der Daimler AG und der MBUSA auf Klageabweisung teilweise stattgegeben und diesen teilweise abgewiesen. Wie oben dargestellt haben Daimler AG und MBUSA im dritten Quartal 2020 einen Vergleich mit den US-Verbraucher-Sammelklägern geschlossen, der noch unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung des Gerichts steht. Daimler hat für die erwarteten Kosten des Vergleichs ausreichend bilanzielle Vorsorge getroffen.

Am 8. Januar 2019 hat der Generalstaatsanwalt des Bundesstaates Arizona eine Zivilklage im bundesstaatlichen Gericht von Arizona gegen Daimler AG und MBUSA eingereicht, in der ähnliche Vorwürfe, dass Verbraucher in Arizona im Zusammenhang mit der Werbung für Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge bewusst getäuscht worden seien, erhoben werden. Der Bundesstaat klagt auf Geldstrafen für die Verletzung von Verbraucherschutzgesetzen von Arizona.

Eine weitere Verbraucher-Sammelklage mit gleichartigem Vorwurf gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften wurde im April 2016 in Kanada eingereicht. Am 29. Juni 2017 gab das Gericht einem Prozessantrag statt, bestimmte strittige Punkte für die Sammelklage zuzulassen und am 12. März 2018 wurde den Parteien per Gerichtsbeschluss aufgegeben, die potenziellen Anspruchsinhaber der Sammelklage bis zum 18. Mai 2018 darüber schriftlich zu unterrichten, dass das Verfahren läuft und sie an den Ausgang des Verfahrens gebunden sind. Diese Unterrichtung wurde verschickt und die potenziellen Anspruchsinhaber der Sammelklage hatten bis zum 20. Juli 2018 die Möglichkeit aus der Sammelklage auszuschneiden, um zu vermeiden, an nachfolgende Entscheidungen gebunden zu sein.

Am 14. Juli 2017 wurde eine weitere Sammelklage gegen die Daimler AG und weitere Konzerngesellschaften am Superior Court of California, Los Angeles County, erhoben. In der Klage werden ähnliche Behauptungen wie in den bereits anhängigen US-Sammelklagen gemacht. Diese Klage wurde an die Bundesgerichte verwiesen und am 31. Oktober 2017 dem District of New Jersey zugeteilt. Am 21. Dezember 2017 haben sich die Parteien ohne Entscheidung in der Sache auf die Abweisung der Klage verständigt. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen erneut erhoben werden. Daimler AG und MBUSA halten die vorgenannten Klagen in den USA und in Kanada jeweils für unbegründet und werden sich dagegen verteidigen, soweit nicht, wie vorangehend beschrieben, bereits ein Vergleich abgeschlossen wurde.

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

In Deutschland ist eine Vielzahl an Klagen von Anlegern wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften gegen Daimler anhängig. Ferner begehren einige Anleger außerrichterlich Schadensersatz. Die Anleger behaupten, die Daimler AG habe Insiderinformationen im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten seiner Dieselfahrzeuge nicht unverzüglich veröffentlicht und zudem falsche und irreführende öffentliche Angaben gemacht. Sie behaupten weiter, der Kaufpreis der von ihnen erworbenen Finanzinstrumente (insbesondere Daimler-Aktien) wäre niedriger gewesen, wenn Daimler pflichtgemäß berichtet hätte. Sowohl Kläger als auch die Daimler AG haben in diesem Zusammenhang Anträge auf Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) gestellt. Derzeit ist noch kein Musterverfahren anhängig. Die Daimler AG hält auch diese Klagen für unbegründet und wird sich gegen sie verteidigen.

Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren

Wie berichtet, haben weltweit einige Bundes- und Landesbehörden sowie weitere Institutionen Anfragen gestellt und/oder führen Untersuchungen und/oder Verfahren durch oder haben diese durchgeführt und/oder haben Anordnungen oder, im Fall der Staatsanwaltschaft Stuttgart, einen Bußgeldbescheid erlassen. Die vorgenannten Vorgänge beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen und/oder Daimlers Interaktion mit den entsprechenden Bundes- und Landesbehörden sowie damit zusammenhängenden rechtlichen Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf- und Kartellrecht. Zu den beteiligten Behörden und Institutionen zählen unter anderem das DOJ, das die Daimler AG im April 2016 aufgefordert hat, den Zertifizierungs- und Zulassungsprozess in Bezug auf Abgasemissionen in den USA im Wege einer internen Untersuchung in Abstimmung mit dem DOJ zu überprüfen, die EPA, das CARB und weitere US-Landesbehörden, das südkoreanische Umweltministerium (Ministry of Environment; MoE), die südkoreanische Wettbewerbsbehörde (Korea Fair Trade Commission; KFTC) und die Staatsanwaltschaft Seoul (Südkorea), die Europäische Kommission, das Bundeskartellamt sowie Landeskartellbehörden und weitere Behörden verschiedener ausländischer Staaten sowie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Die Europäische Kommission hat im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Daimler sowie andere Automobilhersteller gerichtet. Daimler hat in diesem Zusammenhang bei ihr bereits vor einiger Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Daimler wegen des Verdachts auf Betrug und strafbare Werbung durch und hat die Geschäftsräume von Daimler im Mai 2017 an verschiedenen Standorten in Deutschland durchsucht. Im Februar 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart auch ein förmliches Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Daimler AG eingeleitet. Im September 2019 hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Daimler einen Bußgeldbescheid wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung in Höhe von 870 Mio. € erlassen, welcher rechtskräftig geworden ist. Dadurch ist das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Daimler beendet.

Das KBA hat seit 2018 verschiedene Anordnungen erlassen, in denen es feststellt, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten in bestimmten Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen als unzulässige Abschaltvorrichtungen zu bewerten seien und hat diesbezüglich nachträgliche Nebenbestimmungen zu den einschlägigen EG-Typgenehmigungen angeordnet, einschließlich Rückrufen und zum Teil Erstzulassungsstopps. Daimler hat zudem seit 2018 (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet, auch bezüglich des Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäfts, und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Gegen die vorgenannten Anordnungen des KBA hat Daimler jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt, um die offenen Rechtsfragen gegebenenfalls auch gerichtlich klären zu lassen. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu technischen Elementen der Fahrzeuge. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA und Diskussionen mit dem Amt können im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen werden. Dies gilt seit dem 1. September 2020 auch für zuständige Behörden anderer Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission, die nach der neuen europäischen Typgenehmigungsverordnung Marktüberwachungstätigkeiten durchführen und Maßnahmen ergreifen können, unabhängig vom Ort der ursprünglichen Typgenehmigung. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen werden derzeit bearbeitet, und für einen erheblichen Teil der Fahrzeuge ist die betreffende Software vom KBA bereits freigegeben worden; die entsprechenden Rückrufe sind insoweit eingeleitet worden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass Software-Updates nachbearbeitet, weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können.

Daimler kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den zuständigen Behörden und Institutionen.

Wie oben dargestellt, haben Daimler AG und MBUSA im dritten Quartal 2020 mit verschiedenen US-Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Diesel-Fahrzeuge in den USA abgeschlossen, die noch unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung des Gerichts stehen. Daimler hat für die erwarteten Kosten der Vergleiche ausreichend bilanzielle Vorsorge getroffen.

Wie vorangehend beschrieben, sind das Ordnungswidrigkeitsverfahren der Staatsanwaltschaft Stuttgart und die den zivilrechtlichen Vergleichen mit den US-Behörden zugrundeliegenden Verfahren abgeschlossen, wobei die Vergleiche unter dem Vorbehalt der finalen Zustimmung des Gerichts stehen. Die übrigen vorgenannten Ermittlungen, Untersuchungen, Verwaltungsverfahren und die Beantwortung diesbezüglicher Anfragen, sowie die Widerspruchsverfahren gegen die Anordnungen dauern fort.

Bilanzielle Bewertung der rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Diesel-Emissionsverhalten

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

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)


Seit dem 25. Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Daimler AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil die Beklagten sich seit den 1990er Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten. Am 4. Oktober 2017 wurden sämtliche anhängige US-Sammelklagen durch das sogenannte Judicial Panel on Multidistrict Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Kalifornien (U.S. District Court for the Northern District of California) abgegeben. Am 15. März 2018 erweiterten und konsolidierten die Kläger in den US-amerikanischen Sammelklagen ihre Klagen in zwei Schriftsätzen, einen im Namen der Verbraucher und einen im Namen der Händler. Am 17. Juni 2019 hat das Gericht die miteinander verbundenen US-Sammelklagen abgewiesen, jedoch mit der Möglichkeit, die Klagen abgeändert wieder einzureichen, und am 15. August 2019 haben die Kläger abgeänderte Klagen mit ähnlichen Behauptungen eingereicht. Am 31. März 2020 hat das Gericht auch diese ersten abgeänderten US-Sammelklagen abgewiesen, jedoch mit der Möglichkeit, die Klagen abgeändert wieder einzureichen. Am 26. Juni 2020 haben die Kläger abermals abgeänderte Klagen eingereicht. Daimler AG und MBUSA betrachten die in den USA und Kanada anhängigen Klagen als unbegründet und werden sich dagegen verteidigen. Diese Eventualverbindlichkeit ist derzeit nicht bewertbar.

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

Die Daimler AG und die Daimler Truck AG müssen sich nach dem Abschluss des EU-Kartellverfahrens im Bereich Trucks durch eine Entscheidung der EU-Kommission vom 19. Juli 2016 in erheblichem Maß mit Schadensersatzforderungen von Kunden auseinandersetzen. Entsprechende Klagen, Sammelklagen und andere Rechtsmittel wurden in verschiedenen Staaten innerhalb und außerhalb Europas eingereicht und sind weiterhin zu erwarten. Daimler ergreift geeignete und angemessene Rechtsmittel, um sich zu verteidigen. Angaben dazu, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden, werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Position von Daimler nicht zu beeinträchtigen.

Sammelklagen Takata-Airbag-Gasgeneratoren

Wie bereits berichtet, sind in Kanada, den USA und in Israel Sammelklagen im Zusammenhang mit Takata-Airbags anhängig. Den Klagen liegt der Vorwurf zugrunde, zusammen mit Takata-Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata-Airbag-Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt zu haben, diese nicht schnell genug zurückgerufen zu haben und es versäumt zu haben, einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag-Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Im Einzelnen: Im August 2016 wurde Mercedes-Benz Canada (MB Canada) als weitere Beklagte zu einer vor dem Ontario Superior Court weiterhin anhängigen landesweiten Sammelklage hinzugefügt. Darüber hinaus wurden die Daimler AG und MBUSA im Juni 2017 neben Takata-Gesellschaften in einer landesweiten Sammelklage in den USA als Beklagte benannt, die am Bundesgericht in New Jersey erhoben wurde. Dieses Verfahren wurde im dritten Quartal 2017 im Rahmen einer Verfahrenskonsolidierung mit anderen sogenannten »Multidistrict Litigation« Verfahren an ein Bundesgericht in Florida (Southern District) abgegeben. Weitere Sammelklagen in den USA wurden in das Multidistrict-Verfahren integriert. Eine der »Multidistrict Litigation« Klagen macht auch Ansprüche von Automobilverwertern geltend, die behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil sie die im Rahmen des Takata-Rückrufs geborgenen Airbag-Gasgeneratoren nicht weiterverkaufen können. Die Anträge auf Abweisung dieser Klage sind noch ausstehend. Im Februar 2019 wurde gegen die Daimler AG und ihren externen israelischen Vertriebspartner (Colmobil) eine landesweite Sammelklage in Israel eingereicht mit der Behauptung, dass die Takata-Rückrufmaßnahmen in Israel unzureichend seien. Die bereits berichtete Klage des Bundesstaates New Mexico gegen MBUSA wurde am 22. Juni 2017 ohne Entscheidung in der Sache abgewiesen. Sie kann unter bestimmten Voraussetzungen jedoch erneut erhoben werden. Die Daimler AG betrachtet alle diese Klagen in Bezug auf Mercedes-Benz Fahrzeuge weiterhin als unbegründet, und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften werden sich weiter gegen sie verteidigen. Für diesen Sachverhalt wurden Eventualverbindlichkeiten in geringer Höhe angegeben.

Die vorstehenden Ausführungen zu rechtlichen Verfahren sind im Zusammenhang mit den  [Anmerkungen 23, 30 sowie 31](#) im Konzernanhang des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2019 zu lesen.

20. Finanzinstrumente

Tabelle 7 E.26 stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte der Finanzinstrumente des Konzerns dar.

Der beizulegende Zeitwert eines Finanzinstruments ist der Preis, der in einem geordneten Geschäftsvorfall zwischen Marktteilnehmern am Bemessungstichtag für den Verkauf eines Vermögenswerts eingenommen bzw. für die Übertragung einer Schuld gezahlt würde. Angesichts variierender Einflussfaktoren können die dargestellten beizulegenden Zeitwerte nur als Indikatoren für tatsächlich am Markt realisierbare Werte angesehen werden.

E.26

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	30. Sept. 2020		31. Dez. 2019	
	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert	Buchwert	bei- zulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	95.060	96.908	103.661	104.930
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10.739	10.739	12.332	12.332
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	24.498	24.498	18.883	18.883
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	8.063	8.063	8.655	8.655
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	4.534	4.534	5.323	5.323
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.053	3.053	2.858	2.858
Zu Anschaffungskosten bewertet	476	476	474	474
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	943	943	860	860
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	578	578	482	482
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	365	365	378	378
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	112	112	27	27
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.180	2.180	1.191	1.191
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.450	3.450	3.328	3.328
	145.045	146.893	148.937	150.206
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	148.411	150.164	157.540	159.288
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.877	14.877	12.707	12.707
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	23	23	52	52
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	347	347	1.186	1.186
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.877	7.877	8.491	8.491
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	4.193	4.193	5.200	5.200
	175.728	177.481	185.176	186.924

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

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

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

Die *Eigenkapitalanteile* werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Für die zum 30. September 2020 ausgewiesenen Eigenkapitalanteile bestand grundsätzlich keine Veräußerungsabsicht.

Zum beizulegenden Zeitwert bewertete verzinsliche Wertpapiere und Eigenkapitalanteile wurden mit Börsenkursen zum Ende der Berichtsperiode bewertet. Sofern öffentliche Notierungen für einzelne Fremd- und Eigenkapitalanteile nicht vorliegen, basiert die Marktwertermittlung auf Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung standen. Die Marktwerte werden mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle, wie z.B. Discounted-Cash-Flow- oder Multiplikator-Modelle, berechnet.

Die *erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten* betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Diese Finanzinstrumente, sowie auch *die derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind*, umfassen:

- Derivative Währungssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte von Zinswährungsswaps wurden auf Basis abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet. Die Bewertung von unbedingten Devisentermingeschäften basiert auf am Markt quotierten Forward-Kurven. Devisenoptionen wurden mittels Kursnotierungen oder Optionspreismodellen unter Verwendung von Marktdaten bewertet.
- Derivative Zinssicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Zinssicherungsinstrumente (z.B. Zinsswaps) wurden auf Basis abgezinst, zukünftig erwarteter Cash Flows, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Dabei wurden die für die Restlaufzeiten der Finanzinstrumente geltenden Marktzinssätze verwendet.
- Derivative Commodity-Sicherungskontrakte; die beizulegenden Zeitwerte der Commodity-Sicherungskontrakte (z.B. Commodity Forwards) wurden auf Basis aktueller Referenzkurse unter Berücksichtigung der Terminauf- bzw. -abschläge und Ausfallrisiken bestimmt.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

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

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

Tabelle **E.27** zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden, eingestuft sind. Zum Ende der Berichtsperiode wird überprüft, ob Umgruppierungen zwischen Bemessungshierarchien vorzunehmen sind.

E.27**Bemessungshierarchie für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten, die zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden**

	30. Sept. 2020				31. Dez. 2019			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Verzinsliche Wertpapiere	7.587	4.958	2.629	–	8.181	5.254	2.927	–
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	4.534	1.905	2.629	–	5.323	2.396	2.927	–
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	3.053	3.053	–	–	2.858	2.858	–	–
Eigen- und Fremdkapitalanteile	943	341	276	326	860	275	270	315
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	578	299	160	119	482	205	158	119
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	365	42	116	207	378	70	112	196
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	112	–	112	–	27	–	27	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	2.180	–	2.180	–	1.191	–	1.191	–
	10.822	5.299	5.197	326	10.259	5.529	4.415	315
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	23	–	23	–	52	–	52	–
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	347	–	347	–	1.186	–	1.186	–
	370	–	370	–	1.238	–	1.238	–

- 1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.
- 2 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.
- 3 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die keine beobachtbaren Marktdaten zur Verfügung stehen.

21. Segmentberichterstattung

Wie in [Anmerkung 1](#) beschrieben, basiert die interne Berichts- und Organisationsstruktur ab 1. Januar 2020 auf den Segmenten Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans, Daimler Trucks & Buses und Daimler Mobility. Dabei werden die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans entsprechend der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile zu dem berichtspflichtigen Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zusammengefasst.

Unter Berücksichtigung der internen Liefer- und Leistungsbeziehungen innerhalb der neuen Segmente wurden die Segmentinformationen des Jahres 2019 an die neue Segmentstruktur angepasst. Darüber hinaus wurden im Vorjahr insbesondere Auswirkungen bestimmter Rechtsthemen sowie bisher nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligungen von der Überleitung in die Fahrzeugsegmente umgegliedert. Weitere Informationen hierzu finden sich in [Anmerkung 1](#).

Die Segmentinformationen stellen sich für das dritte Quartal 2020 und 2019 wie folgt dar:

E.28

Segmentberichterstattung drittes Quartal

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q3 2020						
Außenumsatzerlöse	24.976	8.845	6.460	40.281	-	40.281
Konzerninterne Umsatzerlöse	842	385	417	1.644	-1.644	-
Umsatzerlöse gesamt	25.818	9.230	6.877	41.925	-1.644	40.281
Segmentergebnis (EBIT)	2.118	541	589	3.248	-178	3.070
in Millionen €						
Q3 2019						
Außenumsatzerlöse	25.623	11.107	6.540	43.270	-	43.270
Konzerninterne Umsatzerlöse	939	376	546	1.861	-1.861	-
Umsatzerlöse gesamt	26.562	11.483	7.086	45.131	-1.861	43.270
Segmentergebnis (EBIT)	1.470	838	413	2.721	-31	2.690

Die Segmentinformationen stellen sich für die ersten neun Monate 2020 und 2019 wie folgt dar:

E.29						
Segmentberichterstattung erste neun Monate						
	Mercedes-Benz Cars & Vans	Daimler Trucks & Buses	Daimler Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Daimler- Konzern
in Millionen €						
Q1-3 2020						
Außenumsatzerlöse	65.523	23.139	19.026	107.688	-	107.688
Konzerninterne Umsatzerlöse	2.440	1.035	1.402	4.877	-4.877	-
Umsatzerlöse gesamt	67.963	24.174	20.428	112.565	-4.877	107.688
Segmentergebnis (EBIT)	1.503	32	852	2.387	-382	2.005
in Millionen €						
Q1-3 2019						
Außenumsatzerlöse	74.030	32.155	19.433	125.618	-	125.618
Konzerninterne Umsatzerlöse	2.013	1.083	1.679	4.775	-4.775	-
Umsatzerlöse gesamt	76.043	33.238	21.112	130.393	-4.775	125.618
Segmentergebnis (EBIT)	-171	2.225	2.053	4.107	-177	3.930

Überleitung

Die Überleitung der Summe Segmentergebnisse (EBIT) auf das EBIT des Daimler-Konzerns ergibt sich aus Tabelle [7 E.30](#).

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

E.30				
Überleitung auf Konzernwerte				
	Q3 2020	Q3 2019	Q1-3 2020	Q1-3 2019
in Millionen €				
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	3.248	2.721	2.387	4.107
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ¹	-169	9	-312	29
Sonstige zentrale Posten	-53	-1	-211	-211
Eliminierungen	44	-39	141	5
EBIT	3.070	2.690	2.005	3.930

¹ Beinhaltet die Wertminderung des At-equity-Buchwertes an BAIC Motor von 150 Mio. € im ersten Quartal 2020 und von 180 Mio. € im dritten Quartal 2020.

22. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als nahestehende Unternehmen oder Personen werden assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierte Tochterunternehmen bezeichnet sowie Personen, die einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik des Daimler-Konzerns ausüben. Letztere umfassen alle Personen in Schlüsselpositionen sowie deren nahe Familienangehörige. Im Daimler-Konzern sind dies die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats.

Nahestehende Unternehmen

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen werden grundsätzlich zu marktüblichen Bedingungen ausgeführt. Der überwiegende Teil des Lieferungs- und Leistungsvolumens zwischen dem Konzern und nahestehenden Unternehmen entfällt auf assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen und ist in Tabelle [7 E.31](#) dargestellt.

Assoziierte Unternehmen

Bei den Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen entfallen wesentliche erbrachte Lieferungen und Leistungen des Konzerns auf die Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordneten Gesellschaften LSH Auto International Limited (LSHAI) sowie auf Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC).

Die in Tabelle [7 E.31](#) ausgewiesenen empfangenen Lieferungen und Leistungen betreffen überwiegend die LSHAI, die ausgewiesenen Forderungen und Verbindlichkeiten betreffen überwiegend BBAC.

Gemeinschaftsunternehmen

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

Weitere Erläuterungen zu den wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sind in

 [Anmerkung 12](#) enthalten.

E.31

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Personen und Unternehmen

in Millionen €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge				Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen			
	Q3 2020	Q3 2019	Q1-3 2020	Q1-3 2019	Q3 2020	Q3 2019	Q1-3 2020	Q1-3 2019
Assoziierte Unternehmen	3.484	3.472	9.582	9.875	175	174	593	556
davon LSHAI	1.646	1.884	4.783	5.235	106	148	377	475
davon BBAC	1.726	1.512	4.530	4.343	66	22	205	66
Gemeinschaftsunternehmen	320	211	923	640	104	33	274	83

in Millionen €	Forderungen ¹		Verbindlichkeiten ²	
	30. Sept. 2020	31. Dez. 2019	30. Sept. 2020	31. Dez. 2019
Assoziierte Unternehmen	2.743	3.324	122	116
davon LSHAI	611	1.288	32	24
davon BBAC	1.998	1.966	81	78
Gemeinschaftsunternehmen	369	213	94	78

¹ Nach Wertminderungen von insgesamt 85 Mio. € (66 Mio. € zum 31. Dezember 2019).

² Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Personen.

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die Daimler Aktiengesellschaft, Stuttgart

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Entwicklung des Eigenkapitals, Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten, erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der Daimler AG, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2020, die Bestandteile des Quartalsfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach dem International Accounting Standard IAS 34 »Zwischenberichterstattung«, wie er in der EU anzuwenden ist, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

Stuttgart, den 22. Oktober 2020

KPMG AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Sailer
Wirtschaftsprüfer

Dr. Thümler
Wirtschaftsprüfer

Adressen | Informationen

Investor Relations

Telefon 0711 17 95277
17 92285
17 95256
Telefax 0711 17 94075

Diesen Zwischenbericht sowie weitere
Informationen finden Sie im Internet unter
www.daimler.com

Konzeption und Inhalt

Daimler AG
Investor Relations

Publikationen für unsere Aktionäre:

Geschäftsbericht (deutsch und englisch)
Zwischenberichte zum ersten, zweiten
und dritten Quartal (deutsch und englisch)
Nachhaltigkeitsbericht (deutsch und englisch)
www.daimler.com/ir/berichte

Finanzkalender

Zwischenbericht Q3 2020

23. Oktober 2020

Analysten- und Investorenkonferenz (mit Geschäftsbericht 2020)

18. Februar 2021

Jahrespressekonferenz

18. Februar 2021

Hauptversammlung 2021

31. März 2021

Zwischenbericht Q1 2021

23. April 2021

Zwischenbericht Q2 2021

21. Juli 2021

Zwischenbericht Q3 2021

21. Oktober 2021

Da wir Terminverschiebungen grundsätzlich nicht ausschließen
können, empfehlen wir Ihnen, den aktuellen Stand kurzfristig
im Internet unter www.daimler.com/ir/termine abzufragen.

Daimler AG
Mercedesstr. 120
70372 Stuttgart
Deutschland
www.daimler.com