

Geschäftsbericht 2021

Mercedes-Benz Group





5

AN UNSERE AKTIONÄRE

40

ZUSAMMENGEFASSTER
LAGEBERICHT MIT
NICHTFINANZIELLER
ERKLÄRUNG

156

CORPORATE GOVERNANCE

182

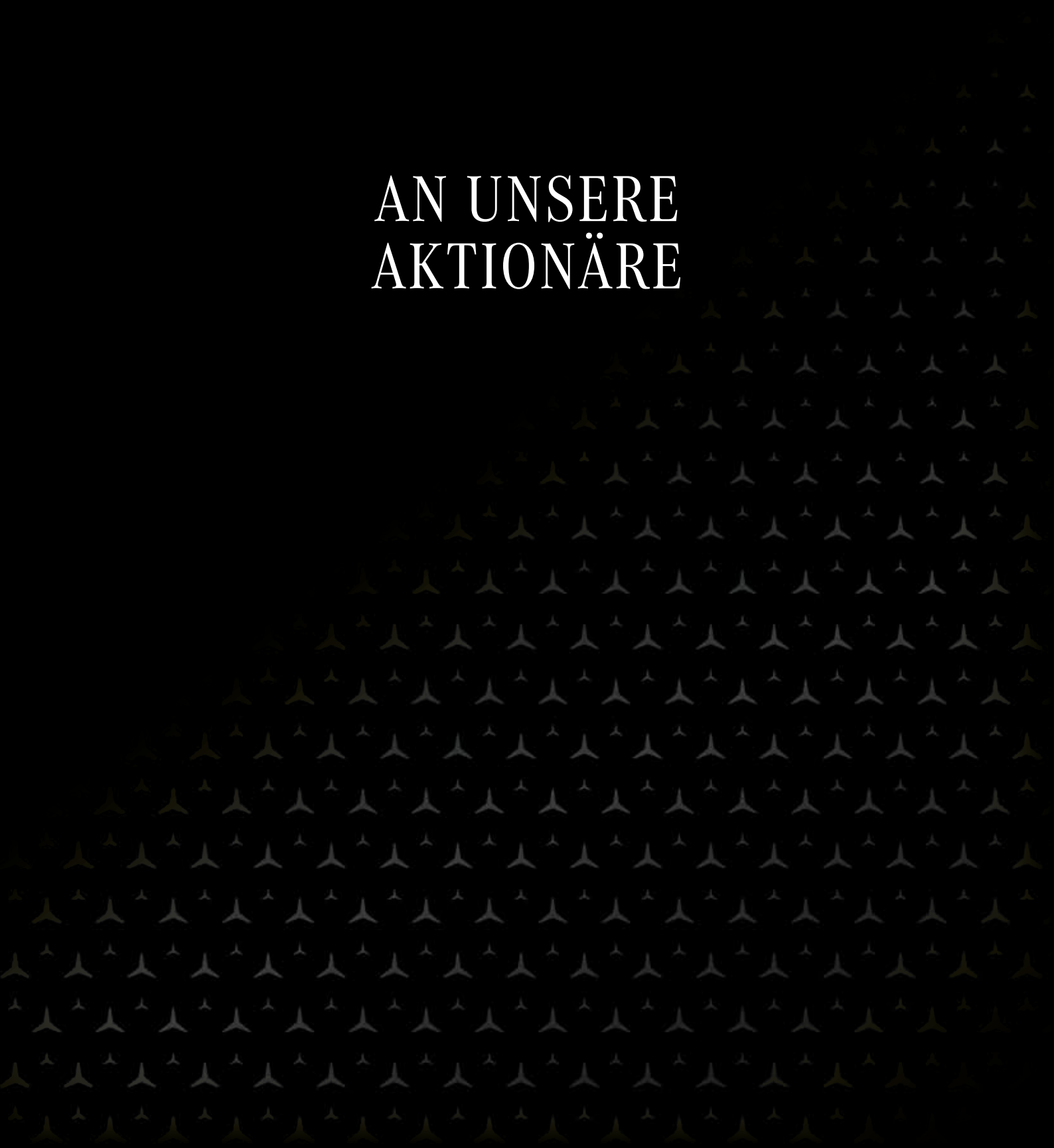
KONZERNABSCHLUSS

327

WEITERE INFORMATIONEN



AN UNSERE AKTIONÄRE



AN UNSERE AKTIONÄRE

7	Brief des Vorstandsvorsitzenden
10	Der Vorstand
11	Bericht des Aufsichtsrats
23	Der Aufsichtsrat
27	Ziele und Strategie
30	Mercedes-Benz Cars Strategie
34	Mercedes-Benz Vans Strategie
37	Mercedes-Benz Mobility Strategie

Mit Wirkung zum 1. Februar 2022 wurde die Daimler AG in Mercedes-Benz Group AG umfirmiert. Soweit nicht im Einzelfall ein konkreter historischer Kontext zur früheren Firmierung besteht, wird in diesem Geschäftsbericht die neue Firmierung und für den Konzern die Bezeichnung Mercedes-Benz Group verwendet. Entsprechendes gilt für die bisherige Daimler Mobility AG, die ebenfalls zum 1. Februar 2022 in Mercedes-Benz Mobility AG umbenannt wurde.



Ola Källenius
Vorsitzender des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG

Sehr geehrte Aktionärinnen, sehr geehrte Aktionäre,

2021 war ein Jahr, in dem wir die Umsetzung unserer Strategie nochmals beschleunigt und sie in faszinierende Produkte und finanziellen Erfolg übersetzt haben. Gleichzeitig konnten wir unsere finanzielle Widerstandskraft weiter erhöhen. Das war ein Schlüssel, um das Unternehmen durch die branchenweiten Herausforderungen zu steuern – von der andauernden Pandemie bis hin zu weltweiten Lieferengpässen bei Halbleitern. Einen historischen Meilenstein haben wir darüber hinaus erfolgreich geschafft: die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts. Als klar fokussiertes Unternehmen können wir in der Mercedes-Benz Group die Chancen, die vor uns liegen, noch besser nutzen. Wir sind Automobilhersteller – und darauf sind wir stolz. Das spiegelt sich nun auch im Namen des Unternehmens wider.

Im vergangenen Jahr haben sich in Summe 2,3 Millionen Kunden für einen Pkw oder Van mit Stern entschieden. Unser Umsatz betrug 168,0 Milliarden Euro. Das EBIT stieg um 340 Prozent auf 29,1 Milliarden Euro. Unsere Nettoliquidität im Industriegeschäft lag bei 21,0 Milliarden Euro. Unterm Strich stand ein Konzernergebnis von 23,4 Milliarden Euro. Vorstand und Aufsichtsrat werden der Hauptversammlung eine Dividende von 5,00 Euro pro Aktie vorschlagen.

Der Dank dafür gebührt allen Kolleginnen und Kollegen. Das vergangene Jahr war geprägt von einem herausfordernden Umfeld und hoher Volatilität. Wir haben erfolgreich dagegeengehalten – mit strikter Disziplin und großer Flexibilität. Dieser grandiose Einsatz und ein starker Teamgeist sind auch entscheidend, um die Erfolgsgeschichte fortzuschreiben.

Mit Blick nach vorn müssen wir die Auswirkungen von Lieferengpässen begrenzen, steigenden Rohmaterialpreisen begegnen und weiter an unserer Kosteneffizienz arbeiten. Darüber hinaus verfolgen wir klare strategische Prioritäten: Wir wollen die Elektromobilität skalieren, die Software-Entwicklung beschleunigen und Mercedes-Benz als führende Luxusmarke weiter stärken.

Im Zentrum steht weiterhin die Elektrifizierung unserer Produkte. Dieses Jahr präsentieren wir zwei vollelektrische Geländewagen. Ihren reibungslosen Anlauf gilt es sicherzustellen. Gleichzeitig gilt es, unsere Elektrofahrzeuge zu skalieren. In diesem Jahr werden wir in allen Segmenten eine elektrische Alternative bieten. Bis 2025 planen wir, unseren Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen auf bis zu 50 Prozent zu erhöhen. Und bis Ende dieses Jahrzehnts werden wir bereit sein, komplett auf Elektro umzustellen, wo die Marktbedingungen es zulassen.

Auch unsere Marken Maybach, AMG und die G-Klasse werden rein elektrisch. Um diese Pläne erfolgreich zu gestalten, weiten wir unsere weltweiten Aktivitäten bei Batteriezellen und Batteriesystemen deutlich aus. Mit der Präsentation des Vision EQXX haben wir unseren Anspruch als Innovationsführer bei der Elektromobilität untermauert. Das Konzeptfahrzeug gibt einen Ausblick, was in Sachen Effizienz und elektrischer Reichweite in Zukunft möglich sein kann.

Unser zweiter technologischer Schwerpunkt ist die Beschleunigung im Bereich Software. Das bedeutet insbesondere auch den Ausbau unserer Kompetenz in diesem Bereich. Weltweit schaffen wir bis zu 3.000 neue Stellen – ein wesentlicher Teil davon in unserem Kompetenzzentrum für Software in Sindelfingen. Dort wollen wir die Entwicklung unseres eigenen Betriebssystems gebündelt vorantreiben. Und beim automatisierten Fahren zünden wir die nächste Stufe: Als weltweit erster Hersteller hat Mercedes-Benz die international gültige Systemgenehmigung erhalten, hochautomatisierte Fahrfunktionen auf Level 3 in Serienautos zu bringen. Das werden wir in diesem Jahr in Deutschland tun.

Der technologische Wandel ist die Grundlage für den erfolgreichen Wandel von Mercedes-Benz zu einer Automobilmarke im Luxussegment. Die Ausgangslage ist hervorragend: Innovative Technologie, emotionales Design und Liebe zum Detail – dafür steht Mercedes-Benz seit über 100 Jahren. Mit der neuen Aufstellung haben wir unsere Kraft gebündelt. Unser oberstes Ziel: die begehrtesten Autos und Transporter der Welt bauen. Diese Transformation hat nicht heute begonnen und sie wird nicht morgen erledigt sein – es ist die Aufgabe unserer Generation. Und darin liegen einzigartige Chancen. Der Mercedes-Stern ist dabei ein Versprechen für die Zukunft: Wir wollen das Bestehende verändern, um es zu verbessern. Diesen Spirit haben uns unsere Gründerväter mit auf den Weg gegeben. Wir werden ihr Erbe fortführen. Ich freue mich, wenn Sie uns auf diesem Weg begleiten.

Ihr



Ola Källenius

Der Vorstand

Ola Källenius

Vorsitzender des Vorstands
Bestellung bis Mai 2024

Dr. Jörg Burzer

Produktion & Supply Chain Management
Bestellung bis November 2024

Renata Jungo Brüngger

Integrität & Recht
Bestellung bis Dezember 2023

Sabine Kohleisen

Personal & Arbeitsdirektorin
Bestellung bis November 2024

Markus Schäfer

Chief Technology Officer, Entwicklung & Einkauf
Bestellung bis Mai 2024

Britta Seeger

Vertrieb
Bestellung bis Dezember 2024

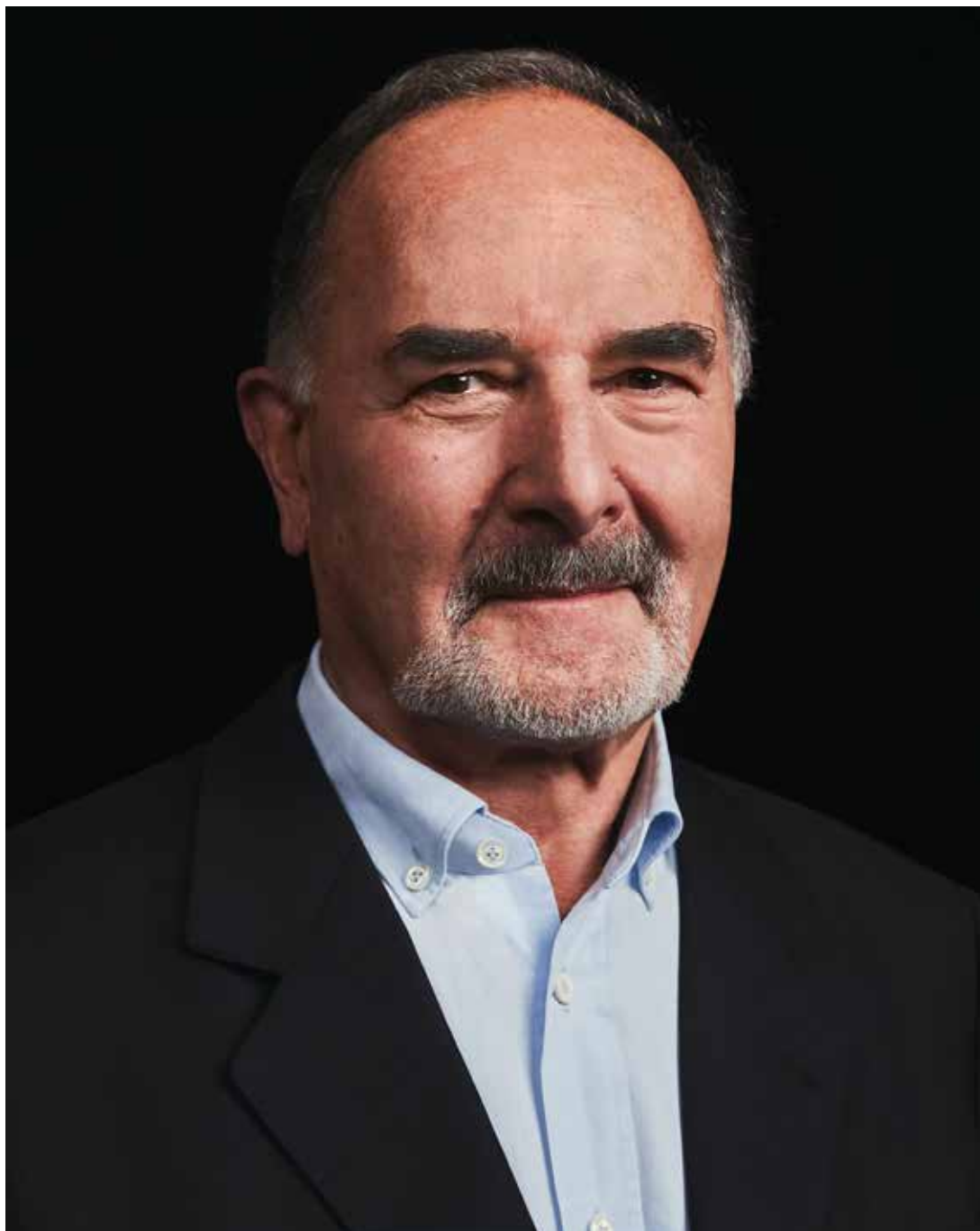
Hubertus Troska

Greater China
Bestellung bis Dezember 2025

Harald Wilhelm

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

 **Weitere Informationen zu den einzelnen Vorstandsmitgliedern der Mercedes-Benz Group AG**



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

Bericht des Aufsichtsrats

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

die Daimler AG hat im Jahr 2021 die strategischen Weichen Richtung Zukunft gestellt. Mit der erfolgreichen Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts wurden zwei leistungsstarke und eigenständige Unternehmen mit klarem Profil geschaffen. Sowohl Mercedes-Benz Cars & Vans als auch Daimler Trucks & Buses können sich künftig noch stärker auf ihre spezifischen Geschäftsfelder fokussieren und dadurch einen Mehrwert für Kunden, Mitarbeiter, Investoren und Partner generieren. Ein gemeinsames Ziel wird die beiden Unternehmen jedoch auch weiterhin vereinen: die Transformation hin zu einer emissionsfreien und softwaregetriebenen Zukunft. Mercedes-Benz hat in diesem Jahr substanzielle Fortschritte bei der Umsetzung der Geschäftsstrategie erzielt und seine Ambition für ein vollelektrisches Produktportfolio intensiviert. Zeitgleich konnte die Positionierung von Mercedes-Benz als nachhaltige Luxus-Marke weiter ausgebaut werden.

Das Jahr 2021 hat das Unternehmen aber auch vor große Herausforderungen gestellt. Die pandemiebedingten Störungen in den globalen Lieferketten haben zu spürbaren Versorgungsengpässen bei bestimmten Halbleiterkomponenten geführt, wodurch die weiterhin hohe Kundennachfrage trotz großer Kraftanstrengungen nicht vollumfänglich bedient werden konnte. Durch den außerordentlichen Einsatz des Vorstands, der Führungskräfte sowie aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konnte jedoch eine positive Geschäftsentwicklung sichergestellt werden.

Mir persönlich haben die letzten Monate als Aufsichtsratsvorsitzender gezeigt, dass die Unternehmensführung auch in schwierigen Zeiten die richtigen Entscheidungen trifft. Das Unternehmen ist auf dem Weg der Transformation bereits ein sehr gutes Stück vorangekommen und ich blicke voller Zuversicht auf die kommenden Jahre.

Überwachungs- und Beratungstätigkeit des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG hat die ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben auch im Geschäftsjahr 2021 in vollem Umfang wahrgenommen.

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

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

Darüber hinaus hat er nach sorgfältiger Prüfung und Beratung zahlreiche seiner Zustimmung unterliegenden Geschäftsvorfälle gebilligt. Dies betraf insbesondere die Zustimmung zur Umsetzung der historischen Neuausrichtung des Unternehmens durch Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Rahmen des »Projekt Fokus«. Des Weiteren gehörten dazu unter anderem die Finanz- und Investitionsplanung, Kooperationsvorhaben sowie Vertragsabschlüsse mit besonderer Bedeutung für das Unternehmen. Über eine Vielzahl weiterer Maßnahmen und Geschäftsvorfälle hat der Vorstand den Aufsichtsrat informiert und diese mit ihm intensiv und detailliert erörtert, so beispielsweise die Auswirkungen von Lieferengpässen bestimmter Halbleiterkomponenten auf das Unternehmen sowie die eingeleiteten Gegenmaßnahmen.

Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat regelmäßig über alle maßgeblichen wirtschaftlichen Entwicklungen des Konzerns und der Geschäftsfelder. Er unterrichtete den Aufsichtsrat im Berichtszeitraum fortlaufend über alle grundsätzlichen Fragen der Unternehmensplanung einschließlich der Finanz-, Investitions-, Absatz- und Personalplanung, aktuelle Entwicklungen bei Konzerngesellschaften, die Umsatzentwicklung, die Lage der Gesellschaft und der Geschäftsfelder, das ökonomische und politische Umfeld sowie über den aktuellen Stand und die Einschätzung der wesentlichen rechtlichen Verfahren. Zudem berichtete der Vorstand dem Aufsichtsrat

kontinuierlich über die Rentabilität und die Liquiditätssituation des Unternehmens, die Entwicklung der Absatz- und Beschaffungsmärkte, die gesamtwirtschaftliche Situation und die Entwicklungen an den Kapitalmärkten und im Finanzdienstleistungsbereich. Weitere Themen waren die Weiterentwicklung des Produktportfolios, die langfristige Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens sowie die weitere Umsetzung der Maßnahmen zur Sicherstellung einer nachhaltigen, zukunftsweisenden Mobilität. Der Aufsichtsrat hat sich im Einzelnen auch mit den politischen Entwicklungen und Konflikten in den Hauptabsatzmärkten, der Aktionärsstruktur, der Aktienkursentwicklung und deren Hintergründen sowie den erwarteten Wirkungen der strategischen Vorhaben auf die Kursentwicklung befasst.

Arbeitskultur und Themen der Aufsichtsratsstätigkeit

Im Geschäftsjahr 2021 trat der Aufsichtsrat zu neun Sitzungen zusammen, die pandemiebedingt auch als Videokonferenzen durchgeführt wurden. Die Sitzungsteilnahme der Mitglieder lag wieder auf sehr hohem Niveau, wie der detaillierte Übersicht am Ende dieses Berichts zu entnehmen ist. Die Aufsichtsratsarbeit war von einem offenen und intensiven Austausch geprägt. Auf anstehende Beschlüsse bereiteten sich die Aufsichtsratsmitglieder regelmäßig anhand von Unterlagen vor, die der Vorstand vorab zur Verfügung gestellt hatte. Die Arbeitnehmer- und Anteilseignervertreter bereiteten die Sitzungen zudem regelmäßig in getrennten Gesprächen vor, an denen auch Mitglieder des Vorstands teilnahmen. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat von seinen Ausschüssen intensiv unterstützt. In den Sitzungen des Aufsichtsrats erörterten seine Mitglieder die zur Entscheidung anstehenden Maßnahmen und Geschäfte jeweils eingehend mit dem Vorstand. Für die Sitzungen wurden regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können.

Außerhalb der regulären Sitzungen wurde der Aufsichtsrat über besondere Vorgänge in Kenntnis gesetzt. Zusätzlich nahmen die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands bilaterale Termine zum Meinungsaustausch wahr. Über die wichtigsten Indikatoren der Geschäftsentwicklung und bestehende Risiken unterrichtete der Vorstand den Aufsichtsrat auch durch schriftliche Berichte.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen, wie beispielsweise zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen und zu neuen, zukunftsweisenden Technologien, nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Im Berichtszeitraum wurde von Seiten der Gesellschaft beispielsweise eine Informationsveranstaltung zur Vermeidung von Compliance-Risiken unter anderem im Bereich der Zukunftstechnologien durch Weiterentwicklung des Compliance Management Systems durchgeführt. Zudem haben neue Mitglieder des Aufsichtsrats in einem eigens dafür vorgesehenen Onboarding-Programm Gelegenheit, die Mitglieder des Vorstands und fachverantwortliche Führungskräfte zu einem bilateralen Austausch über grundsätzliche und aktuelle Themen der jeweiligen Vorstandsbereiche zu treffen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens sowie die Governance-Struktur zu verschaffen.

Grundlegender Wandel der Unternehmensstruktur

Im Rahmen einer außerordentlichen Sitzung am 3. Februar 2021 erteilte der Aufsichtsrat nach eingehender vorausgehender Erörterung die Zustimmung, eine Separierung des Truck & Bus-Geschäfts zu evaluieren und mit den Vorbereitungen für eine eigenständige Börsennotierung von Daimler Truck zu beginnen.

In der Aufsichtsratssitzung am 17. Februar 2021 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2020 sowie die Berichte des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers intensiv erörtert. Der Abschlussprüfer berichtete dabei über die Ergebnisse seiner

Prüfungen und ging dabei auch auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen ein und stand für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfungen durch den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwendungen nicht zu erheben waren, billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung und stellte somit den Jahresabschluss 2020 der Daimler AG fest. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen. Der Aufsichtsrat verabschiedete ferner den Bericht des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2021. In diesem Zusammenhang wurden auch die zur Abhaltung einer virtuellen Hauptversammlung erforderlichen Beschlüsse gefasst.

In seiner Sitzung vom 17. Februar 2021 erörterte der Aufsichtsrat ferner die Ergebnisse der im Geschäftsjahr 2020 durchgeführten Selbstbeurteilung, die erneut eine professionelle, sehr gute und von einem hohen Maß an Vertrauen geprägte Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand bestätigte. Zudem behandelte das Gremium auf der Grundlage des durch die Hauptversammlung gebilligten Vergütungssystems die Vorstandsvergütung. Im Rahmen des Tagesordnungspunktes Corporate Governance wurden die in der Sitzung vorgestellten sonstigen Mandate und Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder genehmigt. Gegenstand der Sitzung war des Weiteren ein Kooperationsvorhaben. Im Fortgang befasste sich der Aufsichtsrat mit dem ESG-relevanten Thema Menschenrechte, welches eines der Fokusthemen der nachhaltigen Unternehmensstrategie ist. Darüber hinaus informierte der Vorstand über den Stand der Umsetzung von Maßnahmen und Verpflichtungen betreffend die vergleichsweise Beilegung behördlicher und zivilrechtlicher Verfahren in den USA im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen. Schließlich ließ sich der

Aufsichtsrat in Bezug auf die externe Zertifizierung ausgewählter Teil-Bereiche des Compliance Management Systems berichten.

In der virtuellen ordentlichen Hauptversammlung am 31. März 2021 wurden die vom Aufsichtsrat vorgeschlagenen Kandidaten Ben van Beurden, Liz Centoni und Dr. Martin Brudermüller als Vertreter der Anteilseigner in den Aufsichtsrat gewählt. In der sich anschließenden Aufsichtsratssitzung wurde Dr. Bernd Pischetsrieder als Nachfolger des aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen langjährigen Vorsitzenden Dr. Manfred Bischoff zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt. In Anerkennung seiner großen Verdienste für das Unternehmen ernannte der Aufsichtsrat Dr. Manfred Bischoff zum Ehrenvorsitzenden des Aufsichtsrats. Zudem erfolgten Wahlen zur Nachbesetzung der ausgeschiedenen Anteilseignervertreter in den Ausschüssen des Aufsichtsrats.

In seiner Sitzung am 23. April 2021 entschied der Aufsichtsrat, Harald Wilhelm mit Wirkung zum 1. April 2022 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands, verantwortlich für das Ressort »Finanzen & Controlling/Daimler Mobility«, sowie Martin Daum mit Wirkung zum 1. März 2022 für die Dauer von weiteren drei Jahren, verantwortlich für das Ressort »Daimler Trucks & Buses«, zu bestellen. Hierbei hatte das Gremium im Blick, dass Martin Daum bei Umsetzung von »Projekt Fokus« aus dem Vorstand ausscheiden und die dann börsennotierte Daimler Truck Gesellschaft führen wird. Die sodann von Seiten des Vorstands präsentierten Pläne, die Elektrifizierung des Produktportfolios zu beschleunigen, wurden vom Aufsichtsrat unterstützt. Dementsprechend erteilte er seine Zustimmung zur Mittelfreigabe zu mehreren zukunftsgerichteten Produktprojekten. Gegenstand der Sitzung waren ferner Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen sowie Kartellangelegenheiten. Der Aufsichtsrat stimmte nach sorgfältiger und intensiver Erörterung der relevanten Aspekte und Abwägung der maßgeblichen Gründe unter Berücksichtigung des Gesellschaftswohls und entsprechenden positiven Beschlussempfehlungen des Aufsichtsratsausschusses für Rechtsangelegenheiten den Entscheidungen des Vorstands über die vergleichsweise Beilegung einer Kundensammelklage in Kanada im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen sowie des Kartellverfahrens der

Europäischen Kommission betreffend Einschränkungen des Wettbewerbs bei Abgasreinigungstechnologien von Diesel-Pkw zu. Zur Vorbereitung seiner Entscheidungen hatte der Aufsichtsrat Gutachten unabhängiger Rechtsanwaltskanzleien eingeholt. Der Aufsichtsrat wie auch der Vorstand sind der Auffassung, dass die Vergleiche im Interesse des Unternehmens lagen. Darüber hinaus ließ sich der Aufsichtsrat zu weiteren aktuellen rechtlichen Themen berichten und wurde vom Vorstand über den Status von Projekt Fokus informiert.

Ende Juli kam der Aufsichtsrat zu einer weiteren Sitzung zusammen, deren Schwerpunkt die strategische Weichenstellung für eine vollelektrische Zukunft bis zum Ende des Jahrzehnts war. Die Richtungsentscheidung von »Electric first« hin zu »Electric only« und die damit verbundenen Auswirkungen auf Portfolio, Produktion, Batterietechnologie und Finanzen wurden anhand konkreter Projekte und der Architekturen MB.EA, AMG.EA und VAN.EA ausführlich behandelt. Neben weiteren seiner Zustimmung unterliegender Produkt- und M&A-Projekte bestätigte der Aufsichtsrat die Beteiligung am europäischen Batteriezellenhersteller Automotive Cells Company (ACC) und erörterte mit dem Vorstand im Detail den Geschäftsverlauf und die Ergebnisse des ersten Halbjahres. Des Weiteren entschied der Aufsichtsrat, Sabine Kohleisen als Nachfolgerin von Wilfried Porth mit Wirkung ab 1. Dezember 2021 für die Dauer von drei Jahren als Vorstandsmitglied für Personal und Arbeitsdirektorin zu bestellen. Schließlich ließ sich das Gremium zu aktuellen rechtlichen Themen sowie zum Umsetzungsstand von Maßnahmen und Verpflichtungen aus dem im Jahr 2020 mit den US-amerikanischen Behörden geschlossenen Vergleich im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen berichten.

In einer außerordentlichen Sitzung am 30. Juli 2021 erteilte der Aufsichtsrat nach sorgfältiger und intensiver Erörterung seine Zustimmung zur Umsetzung der historischen Neuausrichtung des Unternehmens durch Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts. Verabschiedet wurden ferner die Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der in diesem Zusammenhang erforderlichen außerordentlichen Hauptversammlung, die am 1. Oktober 2021 virtuell stattfand. Die Aktionäre bestätigten Projekt Fokus mit einer deutlichen Mehrheit von 99,90 % und wählten die vom Aufsichtsrat vorgeschlagenen


Kandidaten Olaf Koch und Prof. Dr. Helene Svahn in den Aufsichtsrat. In der sich anschließenden außerordentlichen Aufsichtsratssitzung erfolgte die Wahl von Olaf Koch in den Prüfungsausschuss sowie den Ausschuss für Rechtsangelegenheiten als Nachfolger der mit Beendigung der außerordentlichen Hauptversammlung ausgeschiedenen Mitglieder Joe Kaeser und Marie Wieck.

Strategiesitzung des Aufsichtsrats

Schwerpunkt der Sitzung am 27. Oktober 2021 war neben der allgemeinen Geschäftsstrategie insbesondere die Behandlung der Strategie in Bezug auf den für Mercedes-Benz sehr wichtigen Absatzmarkt China. Unter Einbeziehung verantwortlicher Führungskräfte haben die Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands in konstruktivem und offenem Dialog erörtert, wie sich Mercedes-Benz auf neue Herausforderungen einstellen wird und welche Chancen genutzt werden sollen. Dabei wurde auch auf die geopolitische Situation zwischen China und den USA, etwaige politische Entwicklungen und Auswirkungen auf das Unternehmen eingegangen. Des Weiteren wurde dem Aufsichtsrat ausführlich und unter Einbeziehung von Exponaten die 360°-Strategie betreffend den elektrischen Antriebsstrang (eATS) erläutert. Ein weiterer Gegenstand der Tagesordnung betraf die Genehmigung von Mittelbedarfen für das Mercedes-Benz Operating System (MB.OS). Der Aufsichtsrat entschied ferner, Dr. Jörg Burzer mit Wirkung zum 1. Dezember 2021 für die Dauer von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands, verantwortlich für das Ressort »Produktion & Supply Chain Management«, zu bestellen. Zudem informierte sich der Aufsichtsrat über die aktuellen rechtlichen Themen.

Sitzung zur Unternehmensplanung (Mercedes-Benz Business Planning)

Im Rahmen der Sitzung am 2. Dezember 2021 behandelte und verabschiedete der Aufsichtsrat auf Basis einer umfassenden Dokumentation das Mercedes-Benz Business Planning und diskutierte in diesem Zusammenhang bestehende Chancen und Risiken. Des Weiteren erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zu einer Reihe von Produktprojekten sowie weiteren seiner Zustimmung unterliegender Maßnahmen. Er befasste sich mit dem Bericht des Vorstands zur Entwicklung laufender und abgeschlossener Akquisitionen und Kooperationen und ließ sich über die aktuellen

rechtlichen Themen sowie zum Umsetzungsstand von Maßnahmen und Verpflichtungen aus dem im Jahr 2020 mit den US-amerikanischen Behörden geschlossenen Vergleich im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen berichten. Weitere Punkte der Sitzung bildeten Angelegenheiten der Corporate Governance. Angesichts des volatilen Umfelds und der sich verschärfenden COVID-19-Situation in Deutschland stimmte der Aufsichtsrat der Entscheidung des Vorstands zu, die ordentliche Hauptversammlung 2022 virtuell durchzuführen. Schließlich befasste sich das Gremium auf der Grundlage der Vorbereitung durch den Präsidialausschuss mit Möglichkeiten der verstärkten Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien innerhalb des von der Hauptversammlung gebilligten Vorstandsvergütungssystems. Unter  group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand ist das geltende Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands sowie der Vergütungsbericht abrufbar.

Corporate Governance und Entsprechenserklärung

Im Verlauf des Geschäftsjahres 2021 befasste sich der Aufsichtsrat kontinuierlich mit den Standards guter Corporate Governance.

Weil die Auswirkungen des Projekts Fokus in den Zielwerten und Vergleichsparametern für die variable Vergütung der Vorstandsmitglieder nicht abgebildet waren und der Aufsichtsrat deshalb diese Zielwerte und Vergleichsparameter für im Zeitpunkt der Wirksamkeit der Abspaltung noch nicht fällige variable Vergütungsbestandteile anzupassen beschloss, verabschiedete der Aufsichtsrat im Juli 2021 eine unterjährige Aktualisierung der Entsprechenserklärung gemäß §161 Aktiengesetz mit entsprechenden Abweichungen vom Deutschen Corporate Governance Kodex. Im Dezember 2021 verabschiedete der Aufsichtsrat die turnusmäßige Entsprechenserklärung 2021. Mit den dort erläuterten Ausnahmen wurde und wird allen Empfehlungen des Kodex entsprochen.

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

Im Geschäftsjahr 2021 hat es keine Hinweise auf tatsächliche Interessenskonflikte gegeben. Höchst vorsorglich haben einzelne Mitglieder des Aufsichtsrats im Rahmen der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 30. Juli 2021 trotzdem weder an der Abstimmung über die Umsetzung der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts noch an der Abstimmung über die Beschlussvorschläge an die in diesem Zusammenhang erforderliche außerordentliche Hauptversammlung teilgenommen. Dies betraf die Aufsichtsratsmitglieder Joe Kaeser, Marie Wieck, Michael Brecht und Roman Zitzelsberger im Hinblick auf ihre künftige Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 17. Februar 2021 mit dem Ergebnis der im Geschäftsjahr 2020 durchgeführten, extern moderierten Selbstbeurteilung befasst. Die Ergebnisse bestätigen eine professionelle, sehr gute und von einem hohen Maß an Vertrauen geprägte Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand. Unabhängig von der Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats führte der Prüfungsausschuss auch im Jahr 2021 auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens wiederum eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die sehr positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung des Prüfungsausschusses am 17. Februar 2022 vorgestellt und diskutiert.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen

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

Im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG sind auf Anteilseignerseite mit Sari Baldauf, Liz Centoni und Prof. Dr. Helene Svahn zum 31. Dezember 2021 30 % Frauen und 70 % Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Nadine

Boguslawski, Monika Tielsch und Elke Tönjes-Werner ebenfalls 30 % Frauen und 70 % Männer. Damit erfüllt der Aufsichtsrat auch insgesamt die gesetzliche Quote.

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 23. Februar 2022 mit den konkreten Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung 2022 befasst und auf Empfehlung des Nominierungsausschusses beschlossen, der Hauptversammlung 2022 vorzuschlagen, erstmals Dame Veronica Anne (»Polly«) Courtice und Marco Gobbetti in den Aufsichtsrat zu wählen. Im Falle der Wahl der vorgeschlagenen Kandidaten bleibt die gesetzliche Frauenquote sowohl auf Anteilseignerseite als auch für den Gesamtauf-sichtsrat erfüllt.

Für die Zusammensetzung des Vorstands hat der Aufsichtsrat im Dezember 2020 eine Zielsetzung für den Frauenanteil von mindestens 25 % und eine Frist bis zum 31. Dezember 2025 bestimmt. Im August 2021 ist das Zweite Führungspositionen-Gesetz – FüPoG II – in Kraft getreten. Danach muss in paritätisch mitbestimmten börsennotierten Unternehmen mit mehr als drei Vorstandsmitgliedern mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein. Dieses Mindestbeteiligungsgebot ist ab dem 1. August 2022 bei der Bestellung einzelner oder mehrerer Vorstandsmitglieder einzuhalten. Zum 31. Dezember 2021 sind in dem aus insgesamt acht Mitgliedern bestehenden Vorstand der Gesellschaft mit Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen und Britta Seeger drei Frauen vertreten, woraus sich ein Frauenanteil von 37,5 % errechnet.

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

Arbeit in den Ausschüssen

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

Der **Prüfungsausschuss** trat im Jahr 2021 zu fünf Sitzungen zusammen. Einzelheiten sind dem Bericht des Prüfungsausschusses zu entnehmen.

Der **Ausschuss für Rechtsangelegenheiten** ist im Jahr 2021 zu vier Sitzungen zusammengekommen. Dabei ließ er sich ausführlich zu den emissions- und kartellbezogenen Rechtsangelegenheiten sowie der entsprechenden Fortentwicklung der Compliance Systeme informieren und erörterte diese unter Anwesenheit der Rechtsberater des Aufsichtsrats. Der Ausschuss ließ sich von den vom Aufsichtsrat entsprechend beauftragten anwaltlichen Beratern über den Fortgang der Prüfung möglicher Verantwortlichkeiten im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen und Kartellangelegenheiten berichten. Der Ausschuss berichtete dem Aufsichtsrat regelmäßig über seine Arbeit und sprach nach Erörterung und Abwägung der relevanten Aspekte unter Berücksichtigung des Gesellschaftswohls Empfehlungen an den Aufsichtsrat aus. Dies betraf insbesondere die Beschlüsse des Aufsichtsrats vom 23. April 2021, den Entscheidungen des Vorstands über die vergleichsweise Beilegung einer Kundensammelklage in Kanada im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen sowie des Kartellverfahrens der Europäischen Kommission betreffend Einschränkungen des Wettbewerbs bei Abgasreinigungstechnologien von Diesel-Pkw zuzustimmen. Im Rahmen der im Jahr 2020 erzielten Einigung mit verschiedenen US-Behörden zur Beendigung aufsichtsrechtlicher Verfahren wegen angeblicher Verstöße gegen US-amerikanische und kalifornische Umweltgesetze im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen wurden dem Ausschuss weitere Aufgaben und Entscheidungskompetenzen im Hinblick auf die Erledigung der in der Einigung übernommenen Verpflichtungen übertragen. Auch diesen Aufgaben kam der Ausschuss vollumfänglich und mit großer Sorgfalt nach.

Der **Nominierungsausschuss** ist im Geschäftsjahr 2021 zu zwei Sitzungen zusammengekommen. Der Ausschuss hat sich insbesondere mit den Empfehlungen für die Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die außerordentliche Hauptversammlung 2021 befasst. Dabei orientierte er sich unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalles am Unternehmensinteresse und strebt die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils einschließlich Kompetenzprofil und Diversitätskonzept für den Gesamtaufwichtsrat an.

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

Veränderungen im Aufsichtsrat und im Vorstand

In der virtuellen ordentlichen Hauptversammlung am 31. März 2021 wurden die vom Aufsichtsrat vorgeschlagenen Kandidaten Ben van Beurden, Dr. Martin Brudermüller und Liz Centoni als Nachfolger der zu diesem Zeitpunkt aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Mitglieder Dr. Manfred Bischoff, Dr. Jürgen Hambrecht und Petraea Heynike in den Aufsichtsrat gewählt. In der sich anschließenden Aufsichtsratssitzung wurde Dr. Bernd Pischetsrieder als Nachfolger von Dr. Manfred Bischoff zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats gewählt.

Zum 31. Juli 2021 schied auf Arbeitnehmerseite Sibylle Wankel aus dem Aufsichtsrat aus. Als ihre Nachfolgerin wurde Nadine Boguslawski durch Beschluss des Amtsgerichts Stuttgart mit Wirkung zum 1. August 2021 zum Aufsichtsratsmitglied bestellt. Am 6. September 2021 wurde Roman Romanowski gerichtlich als Vertreter der Arbeitnehmer in den Aufsichtsrat bestellt, nachdem Raymond Curry am 31. August 2021 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden war.

Als Nachfolger der mit Beendigung der virtuellen außerordentlichen Hauptversammlung am 1. Oktober 2021 ausgeschiedenen Mitglieder Joe Kaeser und Marie Wieck wurden die vom Aufsichtsrat vorgeschlagenen Kandidaten Olaf Koch und Prof. Dr. Helene Svahn in den Aufsichtsrat gewählt.

Im Zusammenhang mit der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts ist Dr. Sabine Zimmer am 8. Dezember 2021 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Als ihre Nachfolgerin wurde Monika Tielsch durch Beschluss des Amtsgerichts Stuttgart mit Wirkung ab dem 9. Dezember 2021 zum Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer bestellt.

In der Aufsichtsratssitzung am 23. April 2021 wurde Harald Wilhelm mit Wirkung zum 1. April 2022 für die Dauer von weiteren fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands, verantwortlich für das Ressort »Finanzen & Controlling/Daimler Mobility«, sowie Martin Daum mit Wirkung zum 1. März 2022 für die Dauer von weiteren drei Jahren, verantwortlich für das Ressort »Daimler Trucks & Buses«, bestellt. Hierbei hatte der Aufsichtsrat

im Blick, dass Martin Daum bei Umsetzung der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts aus dem Vorstand ausscheiden und die dann börsennotierte Daimler Truck Gesellschaft führen wird. Mit Wirksamkeit der Abspaltung und Ausgliederung Vorstand aus.

Ende Juli 2021 entschied der Aufsichtsrat, Sabine Kohleisen als Nachfolgerin von Wilfried Porth mit Wirkung ab 1. Dezember 2021 für die Dauer von drei Jahren als Vorstandsmitglied für Personal und Arbeitsdirektorin zu bestellen. Wilfried Porth hatte dem Aufsichtsrat zuvor erklärt, sein Vorstandsmandat auf eigenen Wunsch zum Zeitpunkt der Neuausrichtung des Unternehmens durch Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts niederzulegen. Zum 1. Dezember 2021 schied Wilfried Porth aus dem Vorstand aus.

In der Aufsichtsratssitzung am 27. Oktober 2021 wurde Dr. Jörg Burzer mit Wirkung zum 1. Dezember 2021 für die Dauer von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands, verantwortlich für das Ressort »Produktion & Supply Chain Management« bestellt.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 23. Februar 2022 beschlossen die Anteilseignervertreter auf Grundlage einer entsprechenden Empfehlung des Nominierungsausschusses den Vorschlag an die Hauptversammlung 2022, Dame Veronica Anne (»Polly«) Courtice und Marco Gobbetti in den Aufsichtsrat zu wählen.

Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses

Der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG sowie der für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern zusammengefasste Lagebericht 2021 sind ordnungsgemäß von der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Dies gilt auch für den nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss 2021.

In einer Sitzung des Aufsichtsrats am 23. Februar 2022 wurde im Beisein von Vertretern des Abschlussprüfers die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2021 sowie der Gewinnverwendungsvorschlag an die Hauptversammlung 2022 erörtert und zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat stellte fest, dass keine Einwände gegen die

Veröffentlichung bestehen. Die vorläufigen Kennzahlen zum Geschäftsjahr 2021 und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonzferenz am 24. Februar 2022 veröffentlicht.

In der Sitzung am 10. März 2022 behandelte der Aufsichtsrat den jeweils vom Abschlussprüfer mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehenen Jahresabschluss der Gesellschaft, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern sowie die Erklärung zur Unternehmensführung, den Vergütungsbericht und den Gewinnverwendungsvorschlag. Zur Vorbereitung standen den Aufsichtsratsmitgliedern umfangreiche Unterlagen zur Verfügung, unter anderem der Geschäftsbericht mit dem nach IFRS aufgestellten Konzernabschluss, der zusammengefasste Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern sowie die Erklärung zur Unternehmensführung, der Vergütungsbericht, der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG, der Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands, die Prüfungsberichte der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft für den Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG und den Konzernabschluss jeweils einschließlich des zusammengefassten Lageberichts und zum Internal Control System sowie Entwürfe der Berichte des Aufsichtsrats und des Prüfungsausschusses.

Der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat haben diese Unterlagen eingehend behandelt und im Beisein des Abschlussprüfers, der über die Ergebnisse seiner Prüfung berichtete und dabei insbesondere auch auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen einging und für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung stand, intensiv erörtert. Nach dem abschließenden Ergebnis der Prüfung durch den Prüfungsausschuss und seiner eigenen Prüfung schloss sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer an. Er stellte fest, dass Einwände nicht zu erheben waren, und billigte die vom Vorstand aufgestellten Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung. Damit war der Jahresabschluss 2021 der Mercedes-Benz Group AG

festgestellt. Auf dieser Grundlage hat sich der Aufsichtsrat dem Vorschlag des Vorstands zur Verwendung des Bilanzgewinns angeschlossen. Der Aufsichtsrat verabschiedete ferner den Bericht des Aufsichtsrats, die Erklärung zur Unternehmensführung und den Vergütungsbericht sowie seine Beschlussvorschläge zu den Tagesordnungspunkten der ordentlichen Hauptversammlung 2022.

Dank

Der Aufsichtsrat dankt allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Mercedes-Benz Group und des Daimler-Truck-Konzerns sowie den Unternehmensleitungen für ihren tatkräftigen Beitrag zur erfolgreichen Umsetzung der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im vergangenen Geschäftsjahr.

Der Aufsichtsrat dankt ferner Wilfried Porth und Martin Daum für ihre langjährige, erfolgreiche Arbeit in unserem Unternehmen.

Der Aufsichtsrat dankt zudem Raymond Curry, Dr. Jürgen Hambrecht, Petraea Heynike, Joe Kaeser, Sibylle Wankel, Marie Wieck und Dr. Sabine Zimmer, die das Unternehmen durch ihr engagiertes Wirken im Aufsichtsrat eng begleitet haben und im vergangenen Jahr aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden sind.

Besonderer Dank gilt dem ehemaligen Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Manfred Bischoff, der sich in besonderer Weise um das Unternehmen verdient gemacht hat.

Stuttgart, im März 2022

Der Aufsichtsrat



Dr. Bernd Pischetsrieder
Vorsitzender

A.01

Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme der Aufsichtsratsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG im Geschäftsjahr 2021

2021	Sitzungsanwesenheit	Anwesenheit (%)
Aufsichtsratsplenum		
Dr. Bernd Pischetsrieder (Vorsitzender)	9/9	100
Dr. Manfred Bischoff (ehemaliger Vorsitzender, bis 31. März 2021)	2/2	100
Bader M. Al Saad	9/9	100
Sari Baldauf	9/9	100
Michael Bettag	9/9	100
Ben van Beurden (seit 31. März 2021)	6/7	86
Nadine Boguslawski (seit 1. August 2021)	3/3	100
Dr. Clemens Börsig	9/9	100
Michael Brecht	9/9	100
Dr. Martin Bruder Müller (seit 31. März 2021)	6/7	86
Liz Centoni (seit 31. März 2021)	7/7	100
Raymond Curry (bis 31. August 2021)	6/6	100
Michael Häberle	9/9	100
Dr. Jürgen Hambrecht (bis 31. März 2021)	2/2	100
Petraea Heynike (bis 31. März 2021)	2/2	100
Timotheus Höttges	9/9	100
Joe Kaeser (bis 1. Oktober 2021)	5/6	83
Olaf Koch (seit 1. Oktober 2021)	3/3	100
Ergun Lümali	9/9	100
Roman Romanowski (seit 6. September 2021)	3/3	100
Prof. Dr. Helene Svahn (seit 1. Oktober 2021)	3/3	100
Monika Tielsch (seit 9. Dezember 2021)	0/0	N/A
Elke Tönjes-Werner	9/9	100
Sibylle Wankel (bis 31. Juli 2021)	5/6	83
Dr. Frank Weber	9/9	100
Marie Wieck (bis 1. Oktober 2021)	6/6	100
Dr. Sabine Zimmer (bis 8. Dezember 2021)	9/9	100
Roman Zitzelsberger	9/9	100
Präsidialausschuss		
Dr. Bernd Pischetsrieder (Vorsitzender)	3/3	100
Dr. Manfred Bischoff (ehemaliger Vorsitzender, bis 31. März 2021)	1/1	100
Ben van Beurden (seit 31. März 2021)	3/3	100
Michael Brecht	4/4	100
Dr. Jürgen Hambrecht (bis 31. März 2021)	1/1	100
Roman Zitzelsberger	4/4	100

Prüfungsausschuss		
Dr. Clemens Börsig (Vorsitzender)	5/5	100
Michael Brecht	5/5	100
Joe Kaeser (bis 1. Oktober 2021)	4/4	100
Olaf Koch (seit 1. Oktober 2021)	1/1	100
Ergun Lümali	5/5	100
Nominierungsausschuss		
Dr. Bernd Pischetsrieder (Vorsitzender)	2/2	100
Dr. Manfred Bischoff (ehemaliger Vorsitzender, bis 31. März 2021)	0/0	N/A
Sari Baldauf	2/2	100
Ben van Beurden (seit 31. März 2021)	2/2	100
Ausschuss für Rechtsangelegenheiten		
Dr. Clemens Börsig (Vorsitzender)	4/4	100
Sari Baldauf (seit 31. März 2021 bis 1. Dezember 2021)	3/3	100
Dr. Manfred Bischoff (bis 31. März 2021)	1/1	100
Michael Brecht	4/4	100
Liz Centoni (seit 2. Dezember 2021)	0/0	N/A
Michael Häberle	4/4	100
Olaf Koch (seit 1. Oktober 2021)	1/1	100
Ergun Lümali (seit 1. August 2021)	1/1	100
Sibylle Wankel (bis 31. Juli 2021)	3/3	100
Marie Wieck (bis 1. Oktober 2021)	3/3	100

Der Aufsichtsrat

Dr. Bernd Pischetsrieder

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

Michael Brecht*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG;
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Mercedes-Benz Group;
Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Gaggenau
Gewählt bis 2023

Bader M. Al Saad

Chairman of the Board of Directors and Director General of the Arab Fund
for Economic & Social Development
Gewählt bis 2022

Sari Baldauf

Chair of the Board of Directors der Nokia Oyj
Gewählt bis 2023

Michael Bettag*

Vorsitzender des Betriebsrats der Mercedes-Benz AG Niederlassung Nürnberg
Gewählt bis 2023

Ben van Beurden

Vorstandsvorsitzender der Shell plc
Gewählt bis 2025
(seit 31. März 2021)

* Arbeitnehmervertreter/-innen

 **Weitere Informationen zu den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern der Mercedes-Benz Group AG**

Dr. Clemens Börsig

Ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutsche Bank AG
Gewählt bis 2022

Nadine Boguslawski*

Erste Bevollmächtigte der IG Metall Stuttgart
Bestellt bis 2023
(seit 1. August 2021)

Dr. Martin Brudermüller

Vorsitzender des Vorstands der BASF SE
Gewählt bis 2025
(seit 31. März 2021)

Liz Centoni

Chief Strategy Officer and GM, Applications Cisco, Inc.
Gewählt bis 2025
(seit 31. März 2021)

Michael Häberle*

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Mercedes-Benz Group AG;
Vorsitzender des Betriebsrats am Mercedes-Benz Standort Untertürkheim
Gewählt bis 2023

Timotheus Höttges

Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Telekom AG
Gewählt bis 2025

Olaf Koch

Partner und Managing Director Zintinus GmbH
Gewählt bis 2025
(seit 1. Oktober 2021)

* Arbeitnehmervertreter/-innen

 **Weitere Informationen zu den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern der Mercedes-Benz Group AG**

Ergun Lümali*

Stellvertretender Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Mercedes-Benz Group;
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Mercedes-Benz Group AG;
Vorsitzender des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Sindelfingen
Gewählt bis 2023

Roman Romanowski*

Leiter der Stabsstelle Justitiariat beim Vorstand der IG Metall
Bestellt bis 2023
(seit 6. September 2021)

Prof. Dr. Helene Svahn

Professorin für Nanobiotechnologie am Royal Institute of Technology, Schweden
Gewählt bis 2025
(seit 1. Oktober 2021)

Monika Tielsch*

Betriebsrätin im Mercedes-Benz Werk Sindelfingen (R&D)
Bestellt bis 2023
(seit 9. Dezember 2021)

Elke Tönjes-Werner*

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats des Mercedes-Benz Werks Bremen
Gewählt bis 2023

Dr. Frank Weber*

Centerleiter BodyTEC, Mercedes-Benz AG;
Vorsitzender des Konzernsprecherausschusses der
leitenden Angestellten der Mercedes-Benz Group
Gewählt bis 2023

Roman Zitzelsberger*

IG Metall Bezirksleiter Baden-Württemberg
Gewählt bis 2023

* Arbeitnehmervertreter/-innen

 **Weitere Informationen zu den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern der Mercedes-Benz Group AG**

Aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden

Dr. Manfred Bischoff

Ehemaliger Vorsitzender des Aufsichtsrats der Daimler AG
Ausgeschieden am 31. März 2021

Raymond Curry*

President of the United Auto Workers (UAW) and Member of the International Executive Board
Ausgeschieden am 31. August 2021

Dr. Jürgen Hambrecht

Ehemals Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE
Ausgeschieden am 31. März 2021

Petraea Heynike

Ehemals Executive Vice President of the Executive Board of Nestlé S.A.
Ausgeschieden am 31. März 2021

Joe Kaeser

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Siemens Energy AG
Ausgeschieden am 1. Oktober 2021

Sibylle Wankel*

Erste Bevollmächtigte IG Metall München
Ausgeschieden am 31. Juli 2021

Marie Wieck

Ehemals General Manager von IBM Blockchain
Ausgeschieden am 1. Oktober 2021

Dr. Sabine Zimmer*

Leiterin Ausbildungspolitik Deutschland im Daimler-Konzern
Ausgeschieden am 8. Dezember 2021

* Arbeitnehmervertreter/-innen

Ziele und Strategie

Die Automobilindustrie befindet sich mitten in der größten Transformation ihrer Geschichte; und auch die Welt als Ganzes verändert sich mit einer erhöhten Dynamik. Nachhaltigkeit und insbesondere Umwelt- und Klimaschutz zählen zu den drängendsten Themen unserer Zeit. Digitalisierung und Umstellungen im globalen Handel verändern unser Geschäft und unser Unternehmen. Wir sind davon überzeugt, dass die individuelle Mobilität ein Grundbedürfnis der Menschen bleiben wird – energiesparend, emissionsarm und umweltverträglich. Als Unternehmen haben wir auch eine gesellschaftliche Verpflichtung. Wir stellen uns nicht nur den Herausforderungen der Zukunft – als Erfinder des Automobils wollen wir auch Maßstäbe für die nachhaltige Mobilität von morgen setzen.

Neue Konzernstruktur

Neue Wettbewerber mit alternativen Antriebstechnologien sind in den Automobilmarkt eingetreten und werden vom Kapitalmarkt teilweise hoch bewertet. Nachhaltigkeit sowie die Reduzierung von CO₂-Emissionen rücken zunehmend in den Fokus von Konsumenten und Regierungen. Die damit verbundene Umstellung auf neue Technologien führt zu erheblichen Kapitalanforderungen und verlangt schlanke Organisationsstrukturen sowie kurze Entscheidungswege. Zusätzlich hat die COVID-19-Pandemie die stetig zunehmende Digitalisierung beschleunigt. Die industriellen Schnittmengen zwischen dem Pkw- und Nutzfahrzeuggeschäft waren zuletzt geringer als ursprünglich erwartet. Synergien durch Konzernfunktionen ergaben sich nur begrenzt.

Vor diesem Hintergrund haben Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG im Jahr 2021 mit der Abspaltung und Ausgliederung des Nutzfahrzeuggeschäfts im Rahmen von »Projekt Fokus« eine historische Neuausrichtung des Unternehmens beschlossen und umgesetzt. Durch die Separierung sollen sich für die verbleibende Mercedes-Benz Group und den neuen Daimler Truck-Konzern die Rahmenbedingungen zur Umsetzung ihrer eigenen Strategie verbessern. Jedes Unternehmen wird seine eigene unabhängige Strategie entwickeln und

verfolgen. Die Geschäftsaktivitäten beider Konzerne können eigenständig noch stärker nach Kundinnen und Kunden, Technologien, Risiken und Märkten diversifiziert sowie notwendige Prozesse noch agiler und gezielter dem Wettbewerbsumfeld und den sich verändernden Marktgegebenheiten angepasst werden. Zudem eröffnet die Separierung dem Daimler Truck-Konzern einen direkten Zugang zum Kapitalmarkt und damit zusätzliche Finanzierungsquellen. Der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts wurde auf der außerordentlichen Hauptversammlung am 1. Oktober 2021 von den Aktionärinnen und Aktionären mit einer überwältigenden Mehrheit von 99,90 % zugestimmt.

Das in der Daimler Truck AG gebündelte Nutzfahrzeuggeschäft wurde aus dem Daimler-Konzernverbund herausgelöst und unter dem Dach der Daimler Truck Holding AG in einen eigenständigen Konzern mit eigenständigem Finanzdienstleistungsunternehmen überführt. Die Aktien der Daimler Truck Holding AG wurden am 10. Dezember 2021 erstmalig an der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt. Die Aktionäre der Daimler AG erhielten nach Maßgabe ihrer bisherigen Beteiligung für je zwei auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG eine auf den Namen lautende Stückaktie der Daimler Truck Holding AG. Die Mercedes-Benz Group AG

behielt zunächst 35% am Grundkapital der Daimler Truck Holding AG. Im Januar 2022 wurden Aktien in Höhe von rund 5% des Grundkapitals der Daimler Truck Holding AG in das Pensionsvermögen der Mercedes-Benz AG übertragen.

In Vorbereitung der Abspaltung und Ausgliederung wurden die für den Daimler Truck-Konzern erforderlichen Zentralfunktionen auf- beziehungsweise ausgebaut und eine Vielzahl von Leistungsbeziehungen wurde zwischen den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars & Vans sowie Daimler Trucks & Buses getrennt. Das in der Mercedes-Benz Mobility AG betriebene

Finanzdienstleistungsgeschäft wurde auf zwei eigenständige Finanzdienstleistungsunternehmen aufgeteilt, und das Finanzdienstleistungsgeschäft des Daimler Truck-Konzerns wurde bereits größtenteils an die Daimler Truck AG übertragen. Weitere Teile werden im Jahr 2022 übertragen. Für eine Übergangszeit werden für den Daimler Truck-Konzern Leistungen aus den verbleibenden Gesellschaften der Mercedes-Benz Group im Rahmen von Transitional Service Agreements erbracht und umgekehrt genauso. Ausführliche Informationen zu »Projekt Fokus« finden Sie auf unserer Webseite group.mercedes-benz.com/unternehmen/geschaeftsfelder/projekt-fokus.html.

Projekt Fokus: Die neue Mercedes-Benz Group

Struktur vor der Umsetzung

Daimler AG



Mercedes-Benz AG



Daimler Truck AG



Daimler Mobility AG

Struktur nach der Umsetzung

Mercedes-Benz Group AG



Mercedes-Benz AG



Mercedes-Benz
Mobility AG

Daimler Truck Holding AG



Daimler Truck AG



Daimler Truck
Financial Services
GmbH

Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität als Grundlage unseres Handelns

Wir übernehmen als Unternehmen Verantwortung für die wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit. Als Gründungsmitglied des UN Global Compact bekennen wir uns zu den zehn universellen Prinzipien des UN Global Compacts, den Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen und zum Pariser Klimaschutzabkommen.

Nachhaltigkeit ist im Fundament unserer Mercedes-Benz Strategie verankert und damit integraler Bestandteil unserer Unternehmensstrategie. Unsere Zielsetzung ist es, dauerhaft Werte für unsere Stakeholder zu schaffen: unsere Kunden, Mitarbeiter, Investoren, Geschäftspartner und die Gesellschaft als Ganzes. Dabei ist eine Kultur der Integrität und eine zukunftsweisende Zusammenarbeit mit unserer Belegschaft und mit unseren Partnern in Wirtschaft, Politik und Gesellschaft Voraussetzung. Vielfalt ist unser Antrieb für Ideen, Erneuerung und Erfindergeist, für deren Realisierung wir uns aktiv einsetzen. Ein zentrales Nachhaltigkeitsmanagement ermöglicht die Planung ambitionierter Ziele sowie deren Umsetzung.

Wir haben uns zum Beispiel beim Klimaschutz entlang der Wertschöpfungskette ein ambitioniertes Ziel gesetzt: Bis 2039 soll unsere gesamte Neufahrzeugflotte CO₂-neutral werden. Das umfasst Klimaneutralität bei unseren Lieferanten, die CO₂-neutrale Produktion in unseren eigenen Produktionswerken weltweit sowie die CO₂-Neutralität unserer Fahrzeuge in der Nutzungsphase. Es ist für uns wichtig, die Umsetzung unseres Ziels der Klimaneutralität auch mit unseren Lieferanten und Partnern voranzutreiben. So verfolgen wir unter anderem gemeinsam mit allen Stahllieferanten das Ziel einer grünen Stahllieferkette. Unsere Factory 56 ist in Bezug auf Flexibilität, Effizienz, Digitalisierung und grüner Produktion ein Vorbild für unser weltweites Produktionsnetzwerk. Wir übernehmen Verantwortung für Klimaschutz und Luftreinhaltung. Bis 2025 soll unsere Pkw-Neuwagenflotte keine relevante Auswirkung auf die Stickstoffdioxid-Belastung in städtischen Räumen haben. Ein weiteres wichtiges Ziel ist es, den Ressourcenverbrauch pro Fahrzeug zunehmend vom Absatzwachstum zu entkoppeln. Wir arbeiten daran,

Materialkreisläufe zu schließen und den Anteil an Sekundärrohstoffen in unseren Fahrzeugen zu erhöhen sowie die Effizienz unserer Prozesse zu verbessern.

Wir sind überzeugt, dass wir auf Dauer nur dann erfolgreich sein können, wenn wir neben unserer wirtschaftlichen und ökologischen auch unserer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht werden. Gerade in Zeiten des Umbruchs und der Veränderung brauchen wir einen Wertmaßstab, der uns Orientierung gibt. Für die Mercedes-Benz Group bedeutet Integrität, das Richtige zu tun. Dazu gehört für uns, externe und interne Regeln einzuhalten, das eigene Handeln an gemeinsamen Werten auszurichten und auf unseren inneren Kompass zu hören. Neue Technologien und neue Geschäftsmodelle bieten enorme Chancen, werfen aber auch ethische und rechtliche Fragen auf. Deshalb unterstützen wir etwa unsere Entwickler mit unserem technical Compliance Management System, kurz tCMS, bei anspruchsvollen Auslegungsfragen und unklaren rechtlichen Rahmenbedingungen während des gesamten Produktentwicklungs- und Zertifizierungsprozesses. Mit unserem Human Rights Respect System (HRRS) prüfen wir risikobasiert und systematisch, ob in unseren Konzerngesellschaften und Lieferketten Menschenrechte eingehalten werden. In unserer Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte fassen wir unser langjähriges Engagement für Menschenrechte zusammen. Die Erklärung bildet die verbindliche Grundlage für die Umsetzung der menschenrechtlichen Standards in der Mercedes-Benz Group.

Aufbauend auf den Ergebnis- und Wachstumszielen für die einzelnen Geschäftsfelder, unserem Anspruch auf Nachhaltigkeit und CO₂-neutraler Mobilität und Integrität als Wertekompass haben alle Geschäftsfelder ihre Strategien formuliert beziehungsweise nachgeschärft.

Mercedes-Benz Cars Strategie

Im Jahr 2020 haben wir unsere Mercedes-Benz Cars Strategie, die aus sechs strategischen Säulen besteht, vorgestellt. Unser Ziel ist es, die begehrtesten Autos der Welt zu bauen. Wir wollen unsere strukturelle Profitabilität weiter erhöhen und die erfolgreiche Transformation in eine emissionsfreie und software-getriebene Zukunft führend gestalten. Wir wollen uns auf unser Kerngeschäft fokussieren und dabei das

Kundenerlebnis noch stärker in den Vordergrund stellen sowie die Potenziale der Digitalisierung ausschöpfen. Dabei bilden Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität das Fundament unserer Strategie. In Bezug auf den Klimawandel wird unser aller Handeln zunehmend dringlicher. Wir gehen diesen Wandel an und gestalten den Weg zu einer nachhaltigen Mobilität.

Mercedes-Benz Cars Strategie

Unser Ziel: Wir bauen die begehrtesten Autos der Welt.

Denken	Fokussieren	Erweitern	Intensivieren	Führen	Senken
und Handeln als Luxusmarke	auf profitables Wachstum	der Kundenbasis durch den Ausbau unserer Submarken	der Kundenbindung und Steigern wiederkehrender Umsätze	bei Elektromobilität und Fahrzeugsoftware	der Kostenbasis und Verbessern des industriellen Footprints

Nachhaltigkeit, Integrität und Diversität bilden unser Fundament.

Aufbauend auf unserer im Jahre 2020 verabschiedeten Strategie für Mercedes-Benz Cars haben wir in 2021 eine strategische Weichenstellung von »Electric first« zu »Electric only« vorgenommen. Dadurch bekennen wir uns bereits in der Entwicklung unserer Fahrzeuge klar zum vollelektrischen Antrieb und beschleunigen die Transformation in eine emissionsfreie und software-getriebene Zukunft.

Denken und Handeln als Luxusmarke

Luxus liegt seit den Anfängen unserer Marke in unseren Genen und wir werden unser Denken und Handeln künftig noch stärker darauf fokussieren. Unser Anspruch als Luxusmarke ist, die begehrtesten Fahrzeuge in allen Segmenten und über alle Marken hinweg anzubieten. Unser Luxusverständnis ist geprägt von dem Einklang aus zukunftsweisenden Technologien, außergewöhnlicher Ästhetik und integrierter Nachhaltigkeit. Für unsere Kundinnen und Kunden wollen wir ein intuitives und individuelles Kundenerlebnis in jedem Kontaktpunkt mit unserer Marke schaffen – ein ganzheitliches Luxuserlebnis, das fasziniert, überraschende Momente bietet, über Erwartetes hinausgeht und Begehren weckt. Dafür arbeiten wir intensiv an der strategischen Neuausrichtung unserer Produkte und Services über alle Marken hinweg. So richten wir beispielsweise unsere Kampagnensprache neu aus und arbeiten eng mit Kooperationspartnern zusammen, um gemeinsam die individuelle Mobilität von morgen visionär zu gestalten. Dazu gehören auch Erlebnis-Plattformen, die zeitgemäße Themen aus den Lebenswelten unserer Fans, Kundinnen und Kunden inszenieren und damit nahbare und einzigartige Momente kreieren. Hierbei haben wir die gesamte Customer Journey im Blick – von dem ersten Kontakt mit unseren Marken bis hin zum Kauf und dem Fahren unserer Fahrzeuge sowie der Nutzung unserer Serviceangebote wollen wir unseren Kundinnen und Kunden ein komfortables, individuelles und höchst emotionales Erlebnis bieten.

Fokussieren auf profitables Wachstum

Wir wollen die beschleunigte Transformation in eine vollelektrische Zukunft profitabel gestalten und in den ertragsstarken Marktsegmenten weiter wachsen. Wichtige Stellhebel hierfür sind die Ausrichtung und Weiterentwicklung unseres Portfolios mit gezielter Mittelverteilung auf die profitabelsten Modelle sowie eine gute Preisdurchsetzung. Mit attraktiven Elektrofahrzeugen über das gesamte Mercedes-Benz Markenportfolio wollen wir diese Stellhebel auch bei der konsequenten Elektrifizierung unserer Modelle anwenden. Zusätzlich planen wir durch die Optimierung unseres Vertriebskanal-Mixes unsere Kundinnen und Kunden noch gezielter erreichen zu können. Der Ausbau des Online-Handels steht dabei mit im Fokus.

Erweitern der Kundenbasis durch den Ausbau unserer Submarken

Laut der Markenberatung Interbrand hat Mercedes-Benz seine Spitzenposition als einzige europäische Marke in den Top 10 der »Best Global Brands 2021« gefestigt. Damit behaupten wir im sechsten Jahr in Folge unseren Platz als wertvollste und einzige Luxus-Automobilmarke weltweit unter den Top 10. Hierzu trägt nicht nur unsere herausragende S-Klasse Luxuslimousine, sondern das gesamte attraktive Mercedes-Benz Markenportfolio bei, insbesondere unsere außergewöhnlichen Marken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ sowie unsere ikonische Produktmarke G-Klasse. Mit unserer Mercedes-Benz Cars Strategie heben wir diese Marken auf die nächste Stufe und beschleunigen ihre Entwicklung mit dem Ziel, ihr volles Potenzial zu entfalten und ein zusätzliches EBIT-Wachstum zu erreichen. Dafür werden wir eine noch stärkere Verzahnung zwischen den Marken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach sowie der G-Klasse schaffen, um Synergien zu nutzen und eine noch bessere Kundenansprache zu erreichen. Dazu gehört insbesondere eine adäquate Betreuung dieser speziellen Kundengruppen online sowie im Retail. Mit unseren Mercedes-EQ Fahrzeugen wollen wir uns nicht nur im oberen Segment als Leading Tech-Brand positionieren, sondern auch in allen anderen Fahrzeugklassen. Die erfolgreichen Weltpremieren von EQA, EQB, EQE und EQS im Jahr 2021 verdeutlichen dies bereits.

Intensivieren der Kundenbindung und Steigern wiederkehrender Umsätze

Um unsere Kundenbindung zu intensivieren und weiter auszubauen, setzen wir entlang unserer gesamten Customer Journey konsequent auf die Schaffung von einzigartigen Kundenerlebnissen sowie eine datengetriebene und individuelle Kundenansprache. Grundvoraussetzung hierfür sind durchgängig digitalisierte Vertriebsprozesse. Damit können wir alle Kanäle – online und offline, von der Beratung bis zum Service – an die dynamischen Kundenbedürfnisse flexibel anpassen und weiterentwickeln.

Erste Pilotmärkte, die den Onlineverkauf unserer Neufahrzeuge ermöglichen sowie die datenbasierte Kampagne des EQS sind zwei von zahlreichen Beispielen, wie wir die Umsetzung dieser Vision bereits heute erfolgreich vorantreiben. Weiterhin können wir unsere Kundinnen und Kunden mit maßgeschneiderten Angeboten auch über den Fahrzeugkauf hinaus begeistern. Hierzu gehören beispielsweise After-Sales-Services und Ersatzteile sowie zunehmend auch Updates Over-the-Air (OTA) und Abonnements digitaler Dienste. Hierdurch können wir nicht nur die Attraktivität unserer Produkte über den Lifecycle kontinuierlich ausbauen, sondern auch unsere Profitabilität mit wiederkehrenden Umsätzen steigern.

Führen bei Elektromobilität und Fahrzeugsoftware

Wir streben bei Mercedes-Benz die führende Position bei Elektromobilität und Fahrzeugsoftware an. Unsere bereits angekündigten ambitionierten Produktentwicklungsziele und die Markteinführung neuer emissionsfreier und softwaregetriebener Technologien haben wir mit dem strategischen Schritt von »Electric first« zu »Electric only« beschleunigt und stellen damit noch in diesem Jahrzehnt die Weichen für eine vollelektrische Zukunft: Wir bereiten uns darauf vor, noch vor Ende des Jahrzehnts vollelektrisch zu werden – überall dort, wo es die Marktbedingungen zulassen.

Als Zwischenziel planen wir bis 2022 in allen Segmenten, in denen die Marke Mercedes-Benz vertreten ist, batterieelektrische Fahrzeuge anzubieten. Ab 2025 sollen unsere Kundinnen und Kunden für jedes Modell eine vollelektrische Alternative zur Auswahl haben und alle neuen in den Markt eingeführten Fahrzeug-Architekturen ausschließlich elektrisch sein. Allein 2021 haben wir vier neue Elektrofahrzeuge vorgestellt und 2022 sollen die SUV Varianten von EQS und EQE folgen. Die Elektrifizierung soll sich über das gesamte Mercedes-Benz Markenportfolio erstrecken. So sollen unter anderem in 2023 der elektrische Mercedes-Maybach SUV sowie in 2024 eine elektrische G-Klasse folgen.

Unsere Kompetenz im Bereich E-Mobilität wollen wir weiter ausbauen und auch die Wertschöpfungstiefe durch Insourcing von Antriebstechnologien für Elektrofahrzeuge erhöhen. Eigene Elektromotoren sind ein wichtiger Bestandteil der Strategie mit einem klaren Fokus auf Effizienz und Kosten des gesamten Systems. Für die zukünftige Zell- und Modulentwicklung sowie eine effizientere Produktion planen wir gemeinsam mit Partnern, wie beispielsweise Automotive Cells Company SE (ACC), weltweit die Errichtung von acht Fabriken zur Zellproduktion. Wir bereiten unser weltweites Produktionsnetzwerk mit Hochdruck auf die Fertigung von vollelektrischen Fahrzeugen vor. Ab 2022 werden an sieben Standorten auf drei Kontinenten acht Mercedes-Benz Elektrofahrzeuge vom Band laufen.

Mit der Markteinführung des EQS haben wir auch beim Laden neue Maßstäbe gesetzt: »Plug & Charge« ermöglicht einen nahtlosen Ladevorgang, ohne dass zusätzliche Schritte für die Authentifizierung und Zahlungsabwicklung erforderlich sind. »Mercedes me Charge« eröffnet unseren Kundinnen und Kunden den Zugang zu einem der größten Ladenetzwerke mit derzeit mehr als 690.000 Gleichstrom- und Wechselstrom-Ladepunkten weltweit (Stand Januar 2022). Darüber hinaus arbeitet Mercedes-Benz gemeinsam mit Partnern an einer weltweiten Erweiterung des Ladenetzwerks.

Um unseren Führungsanspruch im Bereich der Fahrzeugsoftware zu unterstreichen, planen wir ab 2024 ein eigenes, datengestütztes und updatefähiges Mercedes-Benz Betriebssystem (MB.OS) einzuführen. Wir setzen auf ein proprietäres System, um den Bedürfnissen unserer Kundinnen und Kunden künftig noch besser gerecht werden zu können. So möchten wir unseren Kundinnen und Kunden ein einzigartiges Markenerlebnis mit neuen digitalen Diensten und Produktfeatures ermöglichen und dabei in unserem Mercedes-Benz Ökosystem die Kontrolle über die Schnittstelle zum Kunden behalten. Mit unserem Betriebssystem MB.OS wollen wir die Grundlage schaffen, um zukünftig noch schneller und flexibler auch während des Produktlebenszyklus auf Kundenanforderungen reagieren zu können – beispielsweise mit Updates Over-the-Air (OTA). Zudem soll eine intelligente Vernetzung zwischen Fahrzeug, Cloud und IoT-Welt (Internet of Things) möglich sein.

Bereits heute erfüllen wir als weltweit erstes Automobilunternehmen die anspruchsvollen gesetzlichen Anforderungen für eine international zulassungsfähige Systemgenehmigung für hochautomatisiertes Fahren nach SAE-Level 3 (gemäß UN R157). Damit können wir unseren Kundinnen und Kunden nicht nur erhöhten Fahrkomfort und Sicherheit bieten, sondern auch den Luxus einer Entlastung des Fahrers sowie Freiraum für bestimmte Nebentätigkeiten ermöglichen. Welche Nebentätigkeiten des Fahrers gesetzlich zulässig sind, hängt von den jeweiligen nationalen Straßenverkehrsvorschriften ab. Ab der ersten Jahreshälfte 2022 wollen wir unsere Kundinnen und Kunden den DRIVE PILOT in der S-Klasse anbieten und damit bei hohem Verkehrsaufkommen oder in Stausituationen auf geeigneten Autobahnabschnitten in Deutschland bis zu 60 km/h hochautomatisiertes Fahren (SAE-Level 3) ermöglichen.

Senken der Kostenbasis und Verbessern des industriellen Footprints

Unsere beschleunigte Transformation erfordert die konsequente Fortführung unserer Ziele in Bezug auf Profitabilität und Cash Flow. Wir möchten unsere Gewinnschwelle senken und zusätzliche Schritte zur Reduzierung der Kostenbasis und zur Verbesserung des industriellen Footprints ergreifen. Hierzu arbeiten wir gleichzeitig an der weiteren Reduzierung von Fixkosten und variablen Kosten sowie an der Verringerung des Anteils der Sachinvestitionen an den Gesamtinvestitionen. So sollen unsere Fixkosten bis 2025 gegenüber den vergleichbaren Ist-Werten der Mercedes-Benz AG von 2019 um mehr als 20 % gesenkt werden, unter anderem durch konsequente Reduzierung der Komplexität entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Die Sachinvestitionen und die Forschungs- und Entwicklungsausgaben sollen bis 2025 ebenfalls um mehr als 20 % gegenüber 2019 verringert werden. Mit dem strategischen Schritt von »Electric first« zu »Electric only« verschiebt sich auch die Kapitalallokation. Durch Standardisierung von Batterieplattformen und skalierbaren Fahrzeugarchitekturen planen wir weitere Kostenreduzierungen umzusetzen. Zusammen mit Fortschritten in der Batterietechnologie gehen wir davon aus, dass wir so den Anteil der Batteriekosten am Fahrzeug noch weiter deutlich senken können. Wir halten daher an unseren Renditezielen fest, auch in einer zunehmend batterieelektrischen Welt.

Mercedes-Benz Vans Strategie

Im Rahmen unseres Strategieprozesses wurde die im Jahr 2020 verabschiedete Strategie für Mercedes-Benz Vans im Grundsatz bestätigt und punktuell weiterentwickelt. Im Schwerpunkt haben wir unsere Elektrifizierungs-Strategie deutlich beschleunigt und die Digitalisierung sowie datengetriebenes Business als weiteres Leitprinzip stärker in unserer Strategie verankert.

Die Mercedes-Benz Vans Strategie setzt sich zusammen aus unserem Ziel, fünf strategischen Säulen und drei Leitprinzipien:

»Wir übertreffen Kundenerwartungen mit den begehrtesten Vans und Services«

Unser Ziel ist es, die Erwartungen der Kundinnen und Kunden mit den begehrtesten Vans und Services zu übertreffen. Die Vans von Mercedes-Benz sind Premiumfahrzeuge und für unsere Kunden mehr als ein Investitionsgut. Dieser Position wollen wir auch in Zukunft gerecht werden, indem wir unser Handeln darauf ausrichten, unsere Kundinnen und Kunden mit unseren Vans und Services zu begeistern.

Mercedes-Benz Vans Strategie

Unser Ziel: Wir übertreffen Kundenerwartungen mit den begehrtesten Vans und Services

Führen

bei
Elektromobilität
und digitalen
Lösungen

Ausrichten

auf
Premiumsegmente

Fokussieren

auf
profitables
Wachstum

Intensivieren

der
Kundenbindung
und Steigern
wiederkehrender
Umsätze

Senken

der
Gesamtkostenbasis

Geleitet von ökonomischer, ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit

Beschleunigt durch Digitalisierung und datengetriebenes Business

Angetrieben durch ein hochqualifiziertes, ergebnisorientiertes und motiviertes Team

Unsere Strategie basiert auf fünf Säulen:

Führen bei der Elektromobilität und digitalen Lösungen

Bei nachhaltiger Elektromobilität und digitalen Lösungen wollen wir neue Maßstäbe setzen. Das Mercedes-Benz Vans Portfolio ist mit eVito Kastenwagen, eVito Tourer, eSprinter und EQV fast vollständig elektrifiziert. Mit Einführung des eCitan und der elektrifizierten Variante der T-Klasse wollen wir die Elektrifizierung aller Van-Baureihen ab dem Jahr 2022 komplettieren. Bei der zukunftsfähigen und nachhaltigen Ausrichtung unseres Portfolios steht die konsequente Weiterentwicklung leistungsfähiger elektrifizierter Varianten im Fokus. Im Jahr 2025 wollen wir mit VAN.EA eine neue, vollelektrische Fahrzeugarchitektur einführen, die in Zukunft emissionsfreie Mobilität und Transport ermöglichen wird.

Wir haben vor, ab dem zweiten Halbjahr 2022 sukzessive ein nachhaltiges Reparaturkonzept in allen Van-Segmenten einzuführen, um die Lebenszyklen der in den Fahrzeugen verbauten Hochvoltbatterien zu verlängern. Zu den »drei R« der Kreislaufwirtschaft »Reduce«, »Reuse« und »Recycle« gesellt sich damit viertes »Repair«. Zur Wahrung der Menschenrechte beabsichtigen wir, künftig nur noch Batteriezellen mit Kobalt und Lithium aus zertifiziertem Abbau zu beziehen. Die Kobaltlieferketten der Batteriezellenlieferanten sollen zudem auf jeder Stufe nach OECD-Richtlinien überprüft werden.

Im Bereich kundenorientierter und digitaler Services wollen wir unsere Position weiter stärken. Sowohl für private als auch für gewerbliche Kundinnen und Kunden wollen wir das umfangreiche Angebot der Mercedes me-Dienste weiter ausbauen. Darüber hinaus arbeiten wir weiter konsequent an der Vollvernetzung unserer Fahrzeuge.

Ausrichten auf Premiumsegmente

Mercedes-Benz Vans ist stolz darauf, den Transportermarkt weltweit von Beginn an maßgeblich geprägt zu haben. Als Teil der Markenfamilie Mercedes-Benz wollen wir unser Profil als Premiumanbieter von zukunftsorientierten Transportlösungen für gewerbliche und private Kundinnen und Kunden schärfen. Im Bereich der privat positionierten Vans sind die V-Klasse und der

EQV erfolgreich im Premiumsegment etabliert. Mit dem Concept EQT geben wir einen konkreten Ausblick auf unser erstes Premium-Fahrzeug für Familien und freizeitorientierte Privatkunden im Small-Van-Segment. Für die gewerblichen Kundinnen und Kunden stehen mit dem Sprinter, dem Vito und dem neuen Citan Premium-Vans in allen Mercedes-Benz Vans Transportersegmenten zur Verfügung. Dabei steht Mercedes-Benz Vans sowohl im gewerblichen als auch im privaten Bereich für höchste Qualität, Zuverlässigkeit und Nachhaltigkeit.

Fokussieren auf profitables Wachstum

Die verstärkte Ausrichtung auf absatz- und margenstarke Märkte sowie Vertriebskanäle ist ein weiterer Kernpunkt unserer Strategie. Parallel zum Ausbau unserer Aktivitäten in Europa werden wir künftig unser Engagement in China sowie in den USA und Kanada weiter ausbauen und unser Portfolio noch gezielter auf die jeweiligen Marktanforderungen ausrichten. Als wichtige neue Zielgruppe haben wir aufstrebende Branchen mit hohem Zukunftspotenzial, wie das Reise-mobilsegment, identifiziert. Gleichzeitig richten wir unseren Blick darauf, die Komplexität zu reduzieren, einschließlich der kontinuierlichen Überprüfung unseres Produktangebots.

Intensivieren der Kundenbindung und Steigern wiederkehrender Umsätze

Mercedes-Benz Vans wird die Zusammenarbeit mit seinen Kundinnen und Kunden weiter intensivieren, um die langfristigen Kundenbeziehungen zu festigen und auszubauen. Zur Steigerung der Zufriedenheit und Loyalität unserer Kundinnen und Kunden verfolgen wir das Ziel, unsere Produkte und Services bestmöglich auf deren Bedürfnisse zuzuschneiden. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf Co-Creation, um gemeinsam segment- und anwenderspezifische Lösungen zu entwickeln. Unser Ziel ist es, zusätzliche Umsatzpotenziale entlang des gesamten Kundenlebenszyklus zu generieren: von der Beratung über den Verkauf bis hin zu After-Sales-Services. Darüber hinaus forcieren wir mit unserem Vertrieb der Zukunft den Direktvertrieb und steigern gleichzeitig unsere Profitabilität.

Senken der Gesamtkostenbasis

Bei Mercedes-Benz Vans haben wir das Ziel, die Profitabilität und den Cash Flow weiter zu verbessern. Gleichzeitig wollen wir Investitionen in die Zukunft sowie eine beschleunigte Transformation hin zur Elektromobilität sicherstellen. Wir wollen unsere Prozesse kontinuierlich verbessern, die Flexibilität erhöhen und die Kostenbasis reduzieren. Dafür schöpfen wir beispielsweise Digitalisierungspotenziale aus, um unsere Effizienz zu steigern. Zur Sicherung unserer Wettbewerbsfähigkeit stellen wir unsere Ausgaben konsequent auf den Prüfstand und evaluieren Möglichkeiten für strategische Partnerschaften. So wollen wir unsere Kostenbasis langfristig signifikant reduzieren.

Dabei wird unser strategisches Handeln von drei Prinzipien geleitet:

Geleitet von ökonomischer, ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit

Als Teil der Mercedes-Benz Group hat Mercedes-Benz Vans Nachhaltigkeit als integralen Bestandteil in der Strategie verankert. Nachhaltigkeit bedeutet für Mercedes-Benz Vans dauerhaft ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen. Dabei haben wir alle unsere Stakeholder im Blick: Kunden, Mitarbeiter, Investoren, Geschäftspartner und die Gesellschaft. Für unsere Handlungsfelder der Nachhaltigkeit haben wir uns ambitionierte Ziele gesetzt.

Eines unserer wichtigsten Ziele, das wir in der »Ambition 2039« formulieren, ist die CO₂-Neutralität. Darin streben wir an, dass auch die Neuwagenflotte privat und gewerblich positionierter Vans – die durch die Mercedes-Benz AG oder durch die Mercedes-Benz AG als Generalunternehmer einschließlich Umbauten vertrieben werden – bis 2039 im gesamten Lifecycle CO₂-neutral wird. Bereits im Jahr 2022 wollen wir in unseren eigenen Mercedes-Benz Vans-Werken eine CO₂-neutrale Produktion erzielen.

Beschleunigt durch Digitalisierung und datengetriebenes Business

Digitalisierung und ein durch Daten getriebenes Geschäftsmodell sind für Mercedes-Benz Vans von hoher Relevanz und wurden daher als ein weiteres Leitprinzip in der Strategie verankert. Mit unserer umfassenden Digitalstrategie möchten wir die Potenziale der digitalen Transformation bestmöglich ausschöpfen. Dazu zählen die optimale Gestaltung des digitalen Kundenerlebnisses, der Ausbau unseres digitalen Produkt- und Serviceportfolios sowie die Optimierung unserer internen Geschäftsprozesse durch digitale Technologien. Bei all unseren Aktivitäten setzen wir auf eine maximale Vernetzung und Synergieeffekte mit Mercedes-Benz Cars.

Angetrieben durch ein hochqualifiziertes, ergebnisorientiertes und motiviertes Team

Wichtiger denn je sind in Zeiten tiefgreifender Veränderungen Motivation und Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Mit unseren Prinzipien der Zusammenarbeit stellen wir den Menschen in den Mittelpunkt und definieren, wie wir kommunizieren, führen und zusammenarbeiten wollen. Darüber hinaus bieten wir unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Qualifizierungen für Zukunftsthemen an. Zudem setzen wir neue Impulse für ein modernes Arbeitsumfeld, in dem unsere Beschäftigten auch in Zukunft erfolgreich arbeiten können und wollen.

Mercedes-Benz Mobility Strategie

Mercedes-Benz Mobility verfolgt eine klare Ambition: »Erstklassige Mobilitätsdienstleistungen – kundenorientiert, nahtlos integriert und flexibel«. Wir wollen die erste Wahl für unsere Kundinnen und Kunden sein – bei Finanzierungs- und Leasing-Verträgen, aber auch im Flottenmanagement und bei flexiblen Miet- und Abo-Angeboten, Versicherungen sowie weiteren fahrzeugbezogenen Dienstleistungen.

Im Mittelpunkt unserer Strategie »Mercedes-Benz Mobility 2025« stehen unsere Kundinnen und Kunden. Wir kennen ihre Bedürfnisse und wollen diese künftig datenbasiert noch besser verstehen. Dadurch stärken wir die Treue zum Stern, entwickeln zusätzliche Dienstleistungen rund um das Fahrzeug und tragen so zum Wachstum der Mercedes-Benz Group bei. Unsere Angebote sollen dabei nahtlos in die Markenwelt von Mercedes-Benz integriert werden.

Konkret konzentrieren wir uns auf die folgenden Handlungsfelder:

Wir unterstützen die Transformation hin zur Elektromobilität

Beim Auslaufen eines Leasing-Vertrags weisen wir unsere Kundinnen und Kunden aktiv auf die Möglichkeit eines Umstiegs auf elektrische Fahrzeuge hin. Unsere Miet- und Abo-Angebote erleichtern die Nutzung von Elektroautos ohne langfristige Festlegung. Angebote in den Bereichen Laden und Bezahlen machen den Wechsel zur E-Mobilität noch einfacher.

Wir ermöglichen eine nahtlos integrierte Kundenerfahrung

Mercedes-Benz will in den nächsten Jahren mehr und mehr Fahrzeuge online absetzen. Unsere Mobilitätsdienstleistungen sollen daher vollständig in die digitale Markenerfahrung eingebunden sein. So können Kundinnen und Kunden ihr Wunschfahrzeug nicht nur online kaufen, sondern auch online finanzieren, leasen und versichern.

Mercedes-Benz Mobility Strategie

Unser Ziel: Erstklassige Mobilitätsdienstleistungen – kundenorientiert, nahtlos integriert & flexibel

Wir unterstützen die nachhaltige Transformation zur **Elektromobilität** und generieren mit unseren Produkten weitere **Service-Einnahmen**

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

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

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

Wir stärken unsere **High Performance Culture**

Wir automatisieren und digitalisieren unsere internen Prozesse

Unsere Produktlandschaft soll über Landesgrenzen hinweg harmonisiert werden. Ebenso wollen wir unsere internen Prozesse konsequent automatisieren und dadurch vereinfachen und beschleunigen. Hierbei setzen wir bewusst auf Partnerschaften im Bereich Informations-Technologie.

Wir entwickeln uns zu einem datengetriebenen Unternehmen

Mobilitätsdienstleistungen der Luxusklasse sind datenbasierte Mobilitätsdienstleistungen. Deshalb bauen wir die erforderlichen Teams und Fähigkeiten auf, um die Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden noch besser zu verstehen und unsere Dienstleistungen noch exakter auf sie ausrichten zu können.

Wir stärken eine Kultur der Spitzenleistung

Unsere Werte bleiben der Leitstern für die Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur. Offenheit, Integrität und Respekt, Kundenfokus, finanzielle und soziale Verantwortung, diverse und engagierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie der Wille zur Spitzenleistung und das Bekenntnis zu mehr Nachhaltigkeit stehen im Mittelpunkt unserer Zusammenarbeit.



ZUSAMMENGEFASSTER
LAGEBERICHT
MIT
NICHTFINANZIELLER
ERKLÄRUNG

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT MIT NICHTFINANZIELLER ERKLÄRUNG (1/2)

43 Grundlagen des Konzerns

- 43 Geschäftsmodell
- 46 Wichtige Ereignisse
- 49 Steuerungssystem
- 49 Finanzielle Steuerungsgrößen
- 50 Bedeutsamste Leistungsindikatoren
- 51 Erklärung zur Unternehmensführung

52 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

- 52 Weltwirtschaft
- 53 Automobilmärkte
- 54 Geschäftsentwicklung
- 56 Investitions- und Forschungstätigkeit
- 58 CO₂-Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte in Europa

59 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- 60 Ertragslage
- 69 Finanzlage
- 80 Vermögenslage

84 Mercedes-Benz Group AG (Kurzfassung nach HGB)

- 84 Ertragslage
- 85 Vermögens- und Finanzlage
- 87 Risiken und Chancen
- 88 Prognosebericht

89 Nichtfinanzielle Erklärung

- 89 Nachhaltigkeit als Mehrwert
- 97 Umweltbelange
- 100 Arbeitnehmerbelange
- 108 Sozialbelange
- 113 Integrität und Compliance

ZUSAMMENGEFASSTER LAGEBERICHT MIT NICHTFINANZIELLER ERKLÄRUNG (2/2)

124 Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

125 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

130 Risiko- und Chancenbericht

130 Risiko- und Chancenmanagementsystem

133 Risiken und Chancen

133 Volkswirtschaftliche Rahmenbedingungen

134 Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen

137 Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

141 Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

143 Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen

149 Gesamtbetrachtung Risiko- und
Chancensituation

150 Prognosebericht

150 Weltwirtschaft

151 Automobilmärkte

151 Absatz

152 Umsatz und Ergebnis

152 Free Cash Flow und Cash Conversion Rate

153 Dividende

153 Investitions- und Forschungstätigkeit

154 CO₂-Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte
in Europa

154 Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Grundlagen des Konzerns

Geschäftsmodell

Mit Wirkung zum 1. Februar 2022 wurde die Daimler AG in Mercedes-Benz Group AG umfirmiert. Soweit nicht im Einzelfall ein konkreter historischer Kontext zur früheren Firmierung besteht, wird in diesem Lagebericht die neue Firmierung und für den Konzern die Bezeichnung Mercedes-Benz Group verwendet. Entsprechendes gilt für die bisherige Daimler Mobility AG, die ebenfalls zum 1. Februar 2022 in Mercedes-Benz Mobility AG umbenannt wurde.

Mercedes-Benz blickt auf eine mehr als 135-jährige Tradition zurück, die bis zu Gottlieb Daimler und Carl Benz, den Erfindern des Automobils, zurückreicht und von Pionierleistungen im Automobilbau geprägt ist. Heute ist das Unternehmen ein Luxus-Automobilhersteller mit einem in der Branche herausragenden Produktangebot an Pkw und Transportern. Maßgeschneiderte Finanzdienstleistungen und Mobilitätsangebote rund um diese Produkte ergänzen das Spektrum. Bei Produkten und Dienstleistungen für die Mobilität der Zukunft will Mercedes-Benz weiterhin eine führende Rolle einnehmen. Die Automobilbranche befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel, den wir aktiv mitgestalten wollen. Die Mercedes-Benz Group AG ist das Mutterunternehmen der Mercedes-Benz Group und hat ihren Sitz in Stuttgart.

Der Vorstand der Daimler AG hat am 30. Juli 2021 mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Abspaltung und Ausgliederung wesentlicher Umfänge des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses einschließlich des dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäfts beschlossen. In der außerordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG am 1. Oktober 2021 haben die Aktionäre dem Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag zugestimmt. Die Zustimmung der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG erfolgte am 5. November 2021. Mit der Eintragung der Abspaltung und Ausgliederung in das Handelsregister am 9. Dezember 2021 wurde die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts vollzogen und das

Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft entkonsolidiert. Im Januar 2022 wurden rund 5 % der Anteile der Daimler AG an der Daimler Truck Holding AG in das Pensionsvermögen der Mercedes-Benz AG übertragen.

Mit der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts veränderte sich die Struktur des Konzerns. Nach Vollzug der Transaktion im Dezember 2021 wird die operative Geschäftstätigkeit der Mercedes-Benz Group in den Geschäftsfeldern Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility geführt. Für die externe Berichterstattung werden die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans zu dem berichtspflichtigen Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zusammengefasst. Das bisherige Segment Daimler Trucks & Buses ist in der Gewinn- und Verlustrechnung als aufgegebene Aktivitäten sowie in der Kapitalflussrechnung bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung enthalten und wird in der Überleitung ausgewiesen. Der zum Jahresende 2021 bestehende Minderheitsanteil von 35 % an der Daimler Truck Holding AG wird nach der At-Equity-Methode bilanziert und ist ebenfalls in der Überleitung inbegriffen. Auch das zukünftig im Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft enthaltene Finanzdienstleistungsgeschäft ist in der Gewinn- und Verlustrechnung und in der Kapitalflussrechnung bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung enthalten und bis zu diesem Zeitpunkt Teil des Segments Mercedes-Benz Mobility. Details zur bilanziellen Behandlung der Abspaltung und Ausgliederung finden sich im Kapitel Ertragslage sowie in [Anmerkung 3](#) des Konzernanhangs.

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

Mercedes-Benz Cars & Vans. Die Mercedes-Benz Mobility AG verantwortet insbesondere die Finanzierungs- und Leasingangebote des Konzerns.

Die Lageberichte für die Mercedes-Benz Group AG und für den Konzern fasst dieser Bericht zusammen. Der zusammengefasste Lagebericht wurde um die zusammengefasste Nichtfinanzielle Erklärung der Mercedes-Benz Group AG und des Konzerns erweitert.

Mit seinen starken Marken ist die Mercedes-Benz Group in nahezu allen Ländern der Erde vertreten. Das Unternehmen verfügt über Fertigungskapazitäten in Europa, Nord- und Südamerika, Asien und Afrika. Die globale Vernetzung der Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten sowie der Produktions- und Vertriebsstandorte eröffnet Mercedes-Benz Vorteile im internationalen Wettbewerb und zusätzliche Wachstumsmöglichkeiten.

Mercedes-Benz Cars bietet ein breites Produktportfolio – von der Kompaktklassenfamilie über eine große Vielfalt an C- und E-Klasse Modellen, SUVs, Roadstern, Coupés und Cabrios bis hin zu den Luxuslimousinen der S-Klasse. Das Produktportfolio umfasst neben der Marke Mercedes-Benz auch die Marken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ, smart sowie die Produktmarke G-Klasse. Die Marke Mercedes me bietet Zugang zu den digitalen Diensten von Mercedes-Benz. Damit erweitern wir die Markenwerte von Mercedes-Benz gezielt um weitere, individuelle Charakteristika, sodass wir Kundenwünsche noch individueller erfüllen können. Kundinnen und Kunden sowie die Absatzzahlen bestätigen: Die Elektromobilität gewinnt an Fahrt, und dieses Kundenbedürfnis können wir durch unsere Marke Mercedes-EQ bedienen. Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Cars waren im Jahr 2021 China mit 38 % des Absatzes, die USA (13 %), Deutschland (11 %), die übrigen europäischen Märkte (23 %), Südkorea (4 %) und Japan (2 %).




Mercedes-Benz Vans ist im Transportergeschäft ein globaler Komplettanbieter. Das Produktangebot umfasst im gewerblichen Segment den großen Transporter Sprinter, den mittelgroßen Van Vito (in den USA »Metris«) sowie seit dem Jahr 2021 den neu entwickelten Stadtlieferwagen Citan. Im Segment für Privatkunden ist Mercedes-Benz Vans mit der Großraumlimousine V-Klasse und den Marco Polo Reise- und

B.01

Die Markenwelt der Mercedes-Benz Group

Mercedes-Benz Group			
Umsatz:	168,0 Mrd. €	Mitarbeiter:	172.425

Mercedes-Benz Cars & Vans	Mercedes-Benz Mobility
Umsatz:	Umsatz:
109,6 Mrd. €	27,9 Mrd. €
Mitarbeiter:	Mitarbeiter:
158.228	9.531

 MAYBACH  MERCEDES-EQ Mercedes me	Mercedes-Benz Bank Mercedes-Benz Financial Services 
---	--

Freizeitmobilen vertreten. Mercedes-Benz Vans hat seinen Führungsanspruch bei Elektromobilität fest in seiner Strategie verankert und elektrifiziert konsequent alle Baureihen. Schon heute können die Kundinnen und Kunden unter vier batterieelektrischen Vans wählen: dem eSprinter, dem eVito Kastenwagen sowie dem eVito Tourer und der Großraumlimousine EQV. Im Jahr 2022 soll das Produktportfolio um die privat positionierte T-Klasse und ihre elektrifizierte Variante sowie den eCitan ergänzt werden. Damit bietet Mercedes-Benz Vans batterieelektrische Vans in allen Segmenten an. Die nächste Generation des eSprinter wurde bereits angekündigt. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans verfügt über Produktionsstandorte in Deutschland, Spanien, den USA, Argentinien und über das Gemeinschaftsunternehmen Fujian Benz Automotive Co., Ltd. in China. Die Fertigung der Small Vans Citan und T-Klasse mit den jeweiligen elektrischen Varianten ist Bestandteil der strategischen Allianz mit Renault-Nissan-Mitsubishi. Die wichtigsten Märkte für Mercedes-Benz Vans waren im Jahr 2021 Deutschland mit 25 % des Absatzes, die übrigen EU-30-Märkte 38 % (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz, Norwegen), USA 13 % und China 10 %.

Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Mobility unterstützt weltweit den Absatz der Automobilmarken der Mercedes-Benz Group mit maßgeschneiderten Mobilitäts- und Finanzdienstleistungen: von passgenauen Leasing- und Finanzierungsangeboten sowie Versicherungen über flexible Abo- und Mietmodelle bis hin zum Flottenmanagement für gewerbliche Kunden. Allein im Finanzierungs-, Leasing- und Versicherungsgeschäft steht Mercedes-Benz Mobility mit circa fünf Millionen geleasteten und finanzierten Fahrzeugen in 35 Märkten für herausragenden Service, der unterschiedlichste Wünsche erfüllt. Flexible Nutzungsangebote wie Mercedes-Benz Rent (Mietwagenverleih) und die Beteiligungen an Mobilitätsdiensten runden das Mobilitätsökosystem ab. Neben den Diensten der YOUR NOW Joint Ventures bietet Mercedes-Benz Mobility mit den Premium-Ride-Hailing-Angeboten StarRides und Blacklane Limousinenfahrdienste mit Luxusfahrzeugen an.

Die Ausführungen zum Geschäftsmodell von Daimler Trucks & Buses beziehen sich auf die Zeit bis zum Wirksamwerden der Abspaltung und Ausgliederung des Nutzfahrzeuggeschäfts, also bis zum 9. Dezember 2021.

Daimler Trucks & Buses ist einer der weltweit größten Hersteller von Lkw über 6t. Daimler Trucks & Buses fertigt in einem globalen Verbund Lkw der Marken Mercedes-Benz, Freightliner, Western Star, FUSO und BharatBenz sowie Busse der Marken Mercedes-Benz, Setra, Thomas Built Buses und FUSO. Die über 40 Produktionsstandorte befinden sich in den Regionen Nordamerika, Europa, Asien und Lateinamerika.

Die Produktpalette von Daimler Trucks umfasst leichte, mittelschwere und schwere Lkw für den Fern-, Verteiler- und Baustellenverkehr sowie Spezialfahrzeuge, die hauptsächlich im kommunalen Bereich eingesetzt werden. Aufgrund der engen produktionstechnischen Verknüpfung zählen auch die Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO zum Produktangebot von Daimler Trucks. Das Angebot von Daimler Buses umfasst Stadt-, Überland- und Reisebusse sowie Fahrgestelle. Während sich in Europa hauptsächlich Komplettbusse verkaufen, konzentriert sich das Geschäft in Lateinamerika, Mexiko, Afrika und Asien auf Produktion und Vertrieb von Fahrgestellen.

Wichtige Ereignisse

Aufsichtsrat der Daimler AG wählt Bernd Pischetsrieder zum neuen Vorsitzenden

Der Aufsichtsrat der Daimler AG wählte auf seiner konstituierenden Sitzung im Anschluss an die virtuelle ordentliche Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2020 am 31. März 2021 einen neuen Vorsitzenden. Bernd Pischetsrieder folgte auf Manfred Bischoff, der nach 14 Jahren an der Spitze des Kontrollgremiums aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden ist.

Weitere personelle Veränderungen im Aufsichtsrat

Mit großer Mehrheit neu in den Aufsichtsrat wählten die Aktionärinnen und Aktionäre in der virtuellen ordentlichen Hauptversammlung am 31. März 2021 Liz Centoni, Chief Strategy Officer and General Manager of Applications bei Cisco Systems, Inc., Ben van Beurden, Vorstandsvorsitzender der Shell plc, sowie Martin Brudermüller, Vorsitzender des Vorstands der BASF SE. Sie folgten auf Petraea Heynike und Jürgen Hambrecht, die neben Manfred Bischoff ebenfalls aus dem Kontrollgremium ausgeschieden waren. Die Amtszeit der neu gewählten Mitglieder begann mit Beendigung der Hauptversammlung 2021 und endet mit der Hauptversammlung im Jahr 2025.

Am 30. Juli 2021 gab die Daimler AG bekannt, dass im Zuge der geplanten Neuausrichtung des Konzerns mit der Abspaltung und Ausgliederung des Lkw- und Busgeschäfts die bisherigen Daimler-Aufsichtsratsmitglieder Marie Wieck und Joe Kaeser ihre Mandate aufgeben und sich künftig auf den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG konzentrieren.

Die bisherigen Daimler-Aufsichtsratsmitglieder Marie Wieck und Joe Kaeser gaben im Zuge der Neuausrichtung des Unternehmens ihre Mandate auf und konzentrieren sich künftig auf den Aufsichtsrat der Daimler Truck Holding AG. Als Nachfolger im Aufsichtsrat der Daimler AG hat die virtuelle außerordentliche Hauptversammlung am 1. Oktober 2021 mit großer Mehrheit Helene Svahn, Professorin für Nanobiotechnologie am Royal Institute of Technology, Schweden, und Olaf Koch, Partner und Managing Director Zintinus GmbH, gewählt.

Veränderungen im Vorstand der Daimler AG

Der Aufsichtsrat der Daimler AG beschloss in seiner Sitzung vom 23. April 2021, die Bestellungen der Vorstandsmitglieder Martin Daum und Harald Wilhelm zu verlängern. Die Bestellung von Harald Wilhelm, im Vorstand der Daimler AG zuständig für Finanzen, Controlling und Daimler Mobility, wurde bis 2027 verlängert. Entsprechend wurde Harald Wilhelm auch als Vorstand der Mercedes-Benz AG, verantwortlich für Finanzen und Controlling, wiederbestellt.

Am 21. Juli 2021 wurde bekannt gegeben, dass nach 13 Jahren im Vorstand und 37 Jahren im Unternehmen Personalvorstand Wilfried Porth sein Mandat im Dezember 2021 niederlegt. Dies erfolgte auf eigenen Wunsch zum Zeitpunkt der Neuausrichtung der Daimler AG mit der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts. Im Zuge des Ausscheidens von Wilfried Porth bestimmte der Aufsichtsrat der Daimler AG Sabine Kohleisen zur Nachfolgerin als Vorstandsmitglied für Personal und Arbeitsdirektorin.

Am 27. Oktober 2021 wurde mitgeteilt, dass der Aufsichtsrat der Daimler AG im Zuge der Aufspaltung des Konzerns in das Lkw- und Bus-Geschäft sowie in die Pkw- und Van-Aktivitäten Jörg Burzer, im Vorstand der Mercedes-Benz AG verantwortlich für Produktion und Supply Chain Management, mit Wirkung zum 1. Dezember 2021 auch in den Vorstand der Daimler AG beruft.

Markus Schäfer, der im Vorstand der Daimler AG für die Konzernforschung verantwortlich ist und darüber hinaus als Chief Operating Officer von Mercedes-Benz Cars fungierte, wurde als Chief Technology Officer im Vorstand der Daimler AG und im Vorstand der Mercedes-Benz AG für Entwicklung und Einkauf verantwortlich. In dieser erweiterten Funktion übernahm er auch die Gesamtverantwortung für elektrische Antriebssysteme und Fahrzeugsoftware – inklusive der Bereiche Connectivity und autonomes Fahren.

Zur weiteren Vereinheitlichung der Vorstandsressorts der Daimler AG und der Mercedes-Benz AG wurde Hubertus Troska, im Vorstand der Daimler AG verantwortlich für Greater China, ebenfalls in den Vorstand der Mercedes-Benz AG berufen.

Hohe Zustimmung für die Vorschläge der Verwaltung auf der ordentlichen Hauptversammlung

Die Aktionärinnen und Aktionäre stimmten auf der virtuellen ordentlichen Hauptversammlung am 31. März 2021 den Vorschlägen der Verwaltung mit überwältigender Mehrheit zu und beschlossen unter anderem die Ausschüttung einer Dividende von 1,35 (i. V. 0,90) € pro Aktie für das vergangene Geschäftsjahr. Die Ausschüttungssumme betrug 1,4 (i. V. 1,0) Mrd. €. Die Mitglieder des Vorstands wurden mit 97,94 %, die Mitglieder des Aufsichtsrats mit 95,17 % des vertretenen Grundkapitals entlastet. Die virtuelle Hauptversammlung verfolgten mehr als 12.000 Zuschauer im Internet. Insgesamt waren 57,21 % des Grundkapitals vertreten.

Überragende Mehrheit auf der außerordentlichen Hauptversammlung für die Abspaltung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts

Nachdem Aufsichtsrat und Vorstand von Daimler am 3. Februar 2021 beschlossen hatten, eine Abspaltung des Truck- & Bus-Geschäfts zu evaluieren und mit den Vorbereitungen für eine eigenständige Börsennotierung von Daimler Truck zu beginnen, stimmten auch die Aktionärinnen und Aktionäre der Daimler AG auf der virtuellen außerordentlichen Hauptversammlung am 1. Oktober 2021 mit überragender Mehrheit der historischen Neuausrichtung des Unternehmens zu. Für die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts mit anschließendem Listing der Daimler Truck Holding AG als eigenständiges Unternehmen an der Frankfurter Wertpapierbörse sprachen sich 99,90 % des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals aus. Mit einer ebenfalls überragenden Mehrheit von 99,89 % stimmte die Aktionärsversammlung außerdem der Umfirmierung der Daimler AG in Mercedes-Benz Group AG zum 1. Februar 2022 zu. Der neue Name unterstreicht die künftige Fokussierung auf Pkw und Vans der Marken Mercedes-Benz, Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ, Mercedes me sowie unsere ikonische Produktmarke G-Klasse.

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

Die Daimler Truck AG und der US-amerikanische Motorenhersteller Cummins Inc. gaben am 23. Februar 2021 die Unterzeichnung einer gemeinsamen

Absichtserklärung (Memorandum of Understanding) über eine globale strategische Partnerschaft für mittelschwere Motoren bekannt.

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

Die Daimler Truck AG und die Volvo Group gründeten am 1. März 2021 das angekündigte Brennstoffzellen-Joint-Venture. Die Volvo Group erwarb hierfür 50 % der Anteile am bestehenden Unternehmen Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG für die Summe von etwa 0,6 Mrd. €. Die Daimler Truck AG und die Volvo Group vereinbarten die Umbenennung des Unternehmens in cellcentric GmbH & Co. KG.

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

Mercedes-Benz richtet seinen Geschäftsbereich Mercedes-Benz Drive Systems und das Werk Stuttgart-Untertürkheim im Kontext der »Ambition 2039« – den Weg des Unternehmens zur CO₂-Neutralität – konsequent auf »Electric only« aus. Das Unternehmen investiert einen dreistelligen Millionenbetrag in die Transformation des Standorts, der künftig seinen Fokus in Forschung, Entwicklung und Produktion auf elektrische Antriebstechnologien legen wird. Eine neue Fabrik für die Kleinserienfertigung von künftigen Lithium-Ionen Batteriezellen und ein eigenes Battery Safety Lab ergänzen ab 2023 die bestehenden Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten von Mercedes-Benz im Bereich Batterietechnologie. Batteriesysteme für vollelektrische und plug-in-hybridische Fahrzeuge werden in den Mercedes-Benz Batteriefabriken Hedelfingen und künftig auch Brühl produziert. Die Fertigung und Montage von Teilen der elektrischen Antriebseinheit für künftige Mercedes-EQ Modelle soll Ende 2024 starten.

BMW Group und Daimler Mobility veräußern PARK NOW an EasyPark Group

Die BMW Group und die Daimler Mobility AG gaben am 9. März 2021 bekannt, ihr Joint Venture PARK NOW Group an die EasyPark Group zu veräußern. Die Transaktion wurde mit Zustimmung der Behörden zum 1. Juni 2021 vollzogen.

Beteiligung an H2 Green Steel

Wie am 25. Mai 2021 bekannt gegeben, beteiligt sich Mercedes-Benz als erster Pkw-Hersteller am schwedischen Start-up H2 Green Steel (H2GS) für den Einsatz von CO₂-freiem Stahl in Serienfahrzeugen. Mercedes-Benz verfolgt gemeinsam mit allen Stahllieferanten das Ziel einer grünen Stahllieferkette und setzt dabei bewusst nicht auf Kompensation, sondern auf Vermeidung und Reduktion von CO₂-Emissionen. Die Partnerschaft mit H2GS ist dabei ein weiterer konsequenter Schritt in Richtung CO₂-Neutralität. Mercedes-Benz strebt mit der »Ambition 2039« eine vollständig vernetzte und CO₂-neutrale Fahrzeugflotte im Jahr 2039 an.

Pionierarbeit für E-Infrastruktur

Wie am 5. Juli 2021 bekannt gegeben, unterzeichneten die drei führenden Nutzfahrzeughersteller Daimler Truck, die TRATON GROUP und die Volvo Group eine Absichtserklärung über Aufbau und Betrieb eines öffentlichen Hochleistungsladenetzes für batterieelektrische schwere Fernverkehrs-Lkw und Reisebusse in Europa. Die Parteien verfolgen dabei das Ziel, den Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur anzustoßen und deutlich zu beschleunigen. Damit wollen sie zum einen das Vertrauen der Kundinnen und Kunden in die Elektrifizierung stärken und zum anderen einen klaren Beitrag zu einem klimaneutralen Transportwesen in der EU leisten.

Mercedes-Benz mit nachhaltigem Markenerlebnis auf der IAA MOBILITY

Bei der IAA MOBILITY vom 7. bis 12. September 2021 in München nutzte Mercedes-Benz alle Möglichkeiten, die das neue Konzept der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) bot. Mit vielfältigen Themen- und Erlebniswelten mitten in der Stadt, auf der Blue Lane und in der Messehalle machte Mercedes-Benz die Transformation in eine emissionsfreie, nachhaltige und digitale Zukunft emotional erfahrbar. Die zentrale Botschaft hieß »Lead in Electric«. Mercedes-Benz zeigte die gesamte Bandbreite des aktuellen und künftigen Elektromobilitätsportfolios. Sieben von zehn Premieren waren rein elektrisch angetriebene Modelle, vom EQB über den EQE und dem Concept Mercedes-Benz EQG bis zum Concept Mercedes-Maybach EQS.

Mercedes-Benz beteiligt sich an ACC

Wie am 24. September 2021 bekannt gegeben, beteiligt sich Mercedes-Benz am europäischen Batteriezellenhersteller Automotive Cells Company SE (ACC), um die Entwicklung und Produktion von Hochleistungsbatteriezellen und -modulen der nächsten Generation voranzutreiben. Gemeinsam mit den Partnern Stellantis und TotalEnergies beabsichtigt Mercedes-Benz die Entwicklung von ACC zu beschleunigen – mit nachhaltiger, modernster Zelltechnologie, wettbewerbsfähigen Kosten und einem Ziel von mindestens 120 Gigawattstunden Zellkapazität bis zum Ende des Jahrzehnts. Es ist geplant, weltweit acht Zellfabriken zu errichten, davon vier allein in Europa.

Mercedes-Benz und NVIDIA schließen Entwicklungs-kooperation für automatisiertes Fahren

Die Mercedes-Benz AG hat im November 2021 eine Entwicklungskooperation mit der NVIDIA Corporation, Santa Clara, USA, geschlossen. Ziel der Entwicklungskooperation ist es, eine der fortschrittlichsten Rechner- und Softwarearchitekturen in der Automobilindustrie für die Mercedes-Benz Baureihen zu entwickeln. Ab 2024 soll diese künftige Fahrzeuge mit automatisierten Fahr- und Parkfunktionen ausstatten.

Daimler Truck-Aktie an der Börse eingeführt

Nach der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts wurde der Aktienhandel der Daimler Truck Holding AG am 10. Dezember 2021 an der Frankfurter Wertpapierbörse aufgenommen.

Steuerungssystem

Wertorientierte Unternehmensführung

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

Der Value Added leitet sich aus finanziellen Werttreibern ab, die aufgrund ihres unmittelbaren operationalen Bezugs als finanzielle Steuerungsgrößen zur periodischen Steuerung des Konzerns und seiner Geschäftsfelder verwendet werden.

Demnach lässt sich der Value Added als Differenz aus der operativen Ergebnisgröße (EBIT beziehungsweise Net Operating Profit) und den auf das durchschnittlich gebundene Kapital (Net Assets) anfallenden Kapitalkosten ermitteln. [↗ B.02](#)

Aus dem Verhältnis von EBIT und Net Assets ergibt sich die Rentabilität der Net Assets (Return on Net Assets, RONA). Übersteigt der RONA die Kapitalkosten, wird Wert für unsere Aktionäre geschaffen. Der Verzinsungsanspruch auf die Net Assets und damit der Kapitalkostensatz wird aus den Mindestrenditen abgeleitet, die Eigen- und Fremdkapitalgeber für ihr investiertes Kapital erwarten. Im Berichtsjahr lag der Kapitalkostensatz des Konzerns unverändert bei 8 % nach Steuern. Auf der Ebene der automobilen Geschäftsfelder belief sich der Kapitalkostensatz vor Steuern unverändert auf 12 %, für Mercedes-Benz Mobility wurde ein Eigenkapitalkostensatz vor Steuern von unverändert 12 % verwendet.

[↗ B.03](#)

Bis zum Tag der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts am 9. Dezember 2021 umfassen die Ausführungen zum Steuerungssystem, den finanziellen Steuerungsgrößen sowie den bedeutendsten Leistungsindikatoren auch die Umfänge des ehemaligen Segments Daimler Trucks & Buses.

B.02

Berechnung des Value Added

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

B.03

Kapitalkostensatz

	2021	2020
in %		
Konzern, nach Steuern	8	8
Automobile Geschäftsfelder, vor Steuern	12	12
Mercedes-Benz Mobility, vor Steuern	12	12

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

Finanzielle Steuerungsgrößen


Ergebnisgröße

Als operative Ergebnisgröße für die Geschäftsfelder wird das EBIT herangezogen. Als Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern reflektiert das EBIT die Ergebnisverantwortung der Geschäftsfelder. Unter Berücksichtigung von zentral verantworteten Sachverhalten und Eliminierungen ermittelt sich das EBIT auf Konzernebene. Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir sowohl für den Konzern als auch für die Geschäftsfelder ergänzend ein bereinigtes EBIT. Die Bereinigungen umfassen Einzelsachverhalte, sofern diese in einem Berichtsjahr zu wesentlichen Effekten führen. Diese Einzelsachverhalte können insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Transaktionen betreffen. Das EBIT des Konzerns abzüglich der zentral verantworteten Ertragsteuern ergibt den Net Operating Profit. [↗ B.12](#) im Kapitel Ertragslage

Umsatzrendite

Als zentraler Einflussfaktor des Value Added hat die Umsatzrendite eine besondere Bedeutung für die Beurteilung der Rentabilität der automobilen Geschäftsfelder. Die Umsatzrendite ermittelt sich als Verhältnis von EBIT zu Umsatzerlösen. Der wesentliche Werttreiber der Umsatzerlöse ist der Absatz. Für Mercedes-Benz Mobility erfolgt die Beurteilung der Profitabilität auf Basis der Eigenkapitalrendite, die als Verhältnis von EBIT und durchschnittlichem Eigenkapital der Quartale bestimmt wird. Basierend auf dem bereinigten EBIT berichten wir für die automobilen Geschäftsfelder eine bereinigte Umsatzrendite und für Mercedes-Benz Mobility eine bereinigte Eigenkapitalrendite.

Net Assets

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

Cash Flow

Eine Veränderung der Net Assets, beispielsweise durch Investitionen, resultiert regelmäßig in der Bindung beziehungsweise Freisetzung liquider Mittel und hat somit, neben dem erwirtschafteten Ergebnis, eine unmittelbare Wirkung auf den Cash Flow. Von herausragender Bedeutung für die Finanzkraft der Mercedes-Benz Group ist der Free Cash Flow des Industriegeschäfts, der neben den Cash Flows der automobilen Geschäftsfelder auch Cash Flows aus Zinsen und Steuern sowie sonstigen nicht den Geschäftsfeldern zuzuordnenden Überleitungsposten umfasst. Die operative Cash-Flow-Größe vor Zinsen und Steuern (CFBIT) für die automobilen Geschäftsfelder leitet sich aus dem EBIT und der Veränderung der Net Assets ab. Die Cash Conversion Rate (CCR) ist das Verhältnis von CFBIT und EBIT einer Periode und stellt eine wichtige Messgröße des Cash-Flow-Managements dar. Zur

transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts ermitteln und berichten wir ergänzend einen bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts sowie einen bereinigten CFBIT der automobilen Geschäftsfelder.

Die Bereinigungen umfassen Einzelsachverhalte, sofern diese in einer Berichtsperiode zu wesentlichen Effekten führen. Diese Einzelsachverhalte können insbesondere rechtliche Verfahren und damit zusammenhängende Maßnahmen, Restrukturierungsmaßnahmen sowie M&A-Transaktionen betreffen. Basierend auf dem bereinigten CFBIT und dem bereinigten EBIT berichten wir für die automobilen Geschäftsfelder eine bereinigte Cash Conversion Rate.

Bedeutsamste Leistungsindikatoren

Bei der operativen finanziellen Leistungsmessung der Mercedes-Benz Group stellen für uns neben dem EBIT und dem Umsatz auch der Free Cash Flow des Industriegeschäfts, die Sachinvestitionen sowie die Forschungs- und Entwicklungsleistungen bedeutsamste finanzielle Leistungsindikatoren dar. Ergänzend sind für Mercedes-Benz Mobility die bereinigte Eigenkapitalrendite sowie das Neugeschäft bedeutsamste Leistungsindikatoren.

Zusätzlich zu den finanziellen Größen nutzen wir verschiedene nichtfinanzielle Größen für die Steuerung des Unternehmens. Von besonderer Bedeutung ist hierbei der **Fahrzeugabsatz**, den wir auch als Basis für unsere Kapazitäts- und Personalplanung einsetzen. Des Weiteren ist der Wert der **CO₂-Emissionen unserer Pkw-Neuwagenflotte in Europa** (Europäische Union, Norwegen und Island) ein bedeutsamster Leistungsindikator. Dieser trägt der hohen Bedeutung der Kennzahl in der Steuerung des Unternehmens – insbesondere unter Nachhaltigkeitsaspekten – Rechnung.

Ab dem Geschäftsjahr 2022 werden für Absatz, Sachinvestitionen und Forschungs- und Entwicklungsleistungen anstelle der aggregierten Konzerngrößen die jeweiligen Größen von Mercedes-Benz Cars sowie Mercedes-Benz Vans als bedeutsamste Leistungsindikatoren herangezogen, da diese unter Steuerungsaspekten nur für die automobilen Geschäftsfelder eine hervorgehobene Relevanz haben.

Erklärung zur Unternehmensführung

Die für die Gesellschaft und den Konzern zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289 f, 315 d HGB finden Sie im Kapitel [👁 Erklärung zur Unternehmensführung](#) sowie im Internet unter [🌐 group.mercedes-benz.com/euf](https://group.mercedes-benz.com/euf). Gemäß § 317 Abs. 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben nach §§ 289 f Abs. 2 und 5, 315 d HGB durch den Abschlussprüfer darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden.

Wirtschaftliche Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Weltwirtschaft

Im Berichtsjahr erholte sich die Weltwirtschaft vom tiefen Einbruch des Vorjahres infolge der weltweiten COVID-19-Pandemie kräftig und expandierte mit rund 5,5% so stark wie zuletzt in den 1970er-Jahren. In den Industrieländern erlaubte die zunehmende Verbreitung von Impfstoffen eine spürbare Lockerung der Beschränkungen und brachte damit eine dynamische Erholung in Gang. Die Wirtschaftsleistung erhöhte sich um rund 5% im Vergleich zum Vorjahr. Aber auch die Schwellenländer konnten den Einbruch des Vorjahres mehr als wettmachen und verzeichneten einen Zuwachs von rund 6,5%. In diesem Umfeld erholte sich auch der Welthandel und legte um gut 12% zu. Die andauernde Pandemie und regionale Einschränkungen führten jedoch zu teils erheblichen Störungen in den globalen Lieferketten und zu Versorgungsengpässen in vielen Wirtschaftsbereichen, was vor allem im zweiten Halbjahr eine sichtbare Verlangsamung der wirtschaftlichen Erholung und einen spürbaren Inflationsanstieg in vielen Regionen zur Folge hatte.

Auch die USA konnten sich diesen Entwicklungen nicht entziehen. Nachdem im ersten Halbjahr die staatlichen Unterstützungsmaßnahmen und Transferzahlungen die konjunkturelle Erholung antrieben, führten die Ausbreitung der Delta-Variante des Coronavirus und die zunehmenden Lieferengpässe zu einer spürbaren Verlangsamung im Rest des Jahres. Der kräftige Anstieg der US-Verbraucherpreisinflation auf 7,0% im Dezember und 4,7% im Jahresdurchschnitt dämpfte außerdem die Stimmung und Kaufkraft der Verbraucher. Trotzdem wuchs die US-Wirtschaft in Summe mit 5,7% im Berichtsjahr sehr dynamisch und konnte bereits im zweiten Quartal das Vorkrisenniveau wieder erreichen.

In der Eurozone sorgte eine heftige Infektionswelle im Winterhalbjahr 2020/21 für eine erneute Rezession und einen schwachen Jahresstart. Dank rückläufiger Infektionszahlen konnten jedoch ab dem zweiten Quartal die Einschränkungen mehr und mehr gelockert und mancherorts vollständig aufgehoben werden. Dies setzte in den Sommermonaten eine kräftige Erholung in Gang. Zum Jahresende bremsen jedoch auch hier die Versorgungsprobleme in der Industrie die weitere Erholung, und ein erneutes Aufflammen der Pandemie belastete die Stimmung bei Unternehmen und Verbrauchern. In Summe wuchs die Wirtschaft der Eurozone dennoch um 5,2% und kehrte damit zum Jahresende zum Vorkrisenniveau zurück. Mit großen Unterschieden zwischen den einzelnen Mitgliedsstaaten stiegen auch in der Eurozone die Verbraucherpreise im Jahresdurchschnitt deutlich um 2,6% gegenüber dem Vorjahr an. Im Dezember lag die Inflationsrate sogar bei 5,0%.

Die chinesische Wirtschaft hatte als erste große Volkswirtschaft den Erholungsprozess abgeschlossen. Infolge der konsequenten »Zero Covid«-Strategie, einer restriktiveren Geld- und Fiskalpolitik, regulatorischer Eingriffe, der Verlangsamung im Immobiliensektor sowie der durch Kohleverknappung ausgelösten Energieknappheit büßte das Wachstum aber im Jahresverlauf spürbar an Dynamik ein. Dank positiver Basiseffekte konnte jedoch im Gesamtjahr noch ein kräftiger Anstieg des Bruttoinlandsprodukts von 8,1% erreicht werden.

In diesem Umfeld waren die Wechselkurse volatil. Der Kurs des US-Dollar zum Euro bewegte sich im Jahresverlauf zwischen 1,121 und 1,234. Zum Jahresende war der Euro rund 8% schwächer als zum Jahresende 2020. Beim japanischen Yen ergab sich eine Schwankungsbreite zum Euro von 125,2 bis 134,1. Im Jahresendvergleich zeigte sich eine Aufwertung des Euro um rund 3%. Der Wert des britischen Pfunds gegenüber dem Euro war zum Jahresende 2021 im Vergleich zum

Vorjahresabschluss um etwa 7 % höher. Gegenüber dem brasilianischen Real verlor der Euro rund 1 %, im Vergleich zur türkischen Lira betrug die Aufwertung des Euro annähernd 70 %. Gegenüber dem russischen Rubel verlor der Euro mit einer Abwertung von rund 7 % deutlich an Wert.

Die Ölnachfrage erholte sich im Berichtsjahr von ihrem coronabedingten Einbruch im Vorjahr und wurde kurzfristig durch den starken Anstieg der Gaspreise zusätzlich angetrieben. Gleichzeitig war das Ölangebot eingeschränkt. Folglich stieg der Ölpreis im Jahresverlauf auf über 80 USD je Barrel, den höchsten Wert seit drei Jahren. Zum Jahresende lag der Ölpreis mit rund 78 USD je Barrel etwa 50 % über dem Ende des Vorjahres, im Jahresdurchschnitt lag der Preis rund 65 % über dem Vorjahr.

Automobilmärkte

Die Entwicklung des weltweiten Pkw-Markts war im Jahr 2021 zweigeteilt. Dank der kräftigen weltwirtschaftlichen Erholung bewegten sich die Verkaufszahlen in der ersten Jahreshälfte noch deutlich zweistellig über dem pandemiebedingt schwachen Vorjahresniveau. Im weiteren Jahresverlauf kamen allerdings die durch den Halbleitermangel bedingten Angebotsengpässe immer stärker zum Tragen. Aus diesem Grund war der Weltmarkt trotz weiterhin günstiger Nachfragesituation auf Kundenseite im zweiten Halbjahr im Vorjahresvergleich deutlich rückläufig. Im Gesamtjahr wurde das schwache Vorjahresniveau mit einem Plus von rund 5 % leicht übertroffen.

Diese unterjährige Entwicklung war über die großen Absatzregionen hinweg zu beobachten. Der chinesische Markt bewegte sich im zurückliegenden Jahr rund 6,5 % über dem Vorjahresniveau, nachdem er im Pandemiejahr 2020 deutlich weniger stark gefallen war als andere Regionen. Der europäische Markt kam im Berichtsjahr nicht über das sehr geringe Vorjahresniveau hinaus. Der US-amerikanische Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge verzeichnete im zweiten Halbjahr ebenfalls eine schwache Entwicklung und lag dabei deutlich unter dem Vorjahresniveau, konnte aber im Gesamtjahr das Niveau des Vorjahres mit einem Plus von rund 3 % leicht übertreffen.

Halbleiterbedingte Angebotsengpässe waren auch auf den Transportermärkten zu beobachten. Dennoch verzeichnete die Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) im kombinierten Marktsegment der mittelgroßen und großen Transporter mit einem Anstieg von rund 10 % eine deutliche Erholung. Deutlich ungünstiger fiel die Entwicklung im Segment der kleinen Transporter aus. Nach dem starken Rückgang im Jahr 2020 verlor dieses Marktsegment in der Region EU30 weitere 12 % seines Volumens. Der US-amerikanische Markt für große Transporter bewegte sich knapp 5 % unter dem Vorjahresniveau. Der chinesische Markt für mittelgroße Transporter übertraf das Volumen des Vorjahres mit einem Plus von nahezu 20 % erneut deutlich. In Brasilien übertrafen die Verkaufszahlen großer Transporter das Vorjahresniveau um rund 14 %.

Die schwungvolle gesamtwirtschaftliche Konjunktur spiegelte sich auf wichtigen Lkw-Absatzmärkten in einer insgesamt günstigen Marktentwicklung wider. Ohne die halbleiterbedingten Produktionsengpässe wäre aber vielerorts eine noch bessere Entwicklung möglich gewesen. In Nordamerika übertraf der Markt für schwere Lkw (Klasse 8) das krisenbedingt niedrige Vorjahresniveau mit einem Plus von 15 % deutlich. Auch in der Region EU30 verzeichnete der Markt für schwere Lkw einen deutlichen Anstieg von 19 %. In Brasilien war eine kräftige Markterholung mit einem Zuwachs von rund 45 % zu beobachten. Hingegen lag der japanische Markt mit einem Rückgang von 5 % leicht im Minus.

Wichtige Absatzmärkte für schwere Busse entwickelten sich eher verhalten. Der Markt in der Region EU30 konnte lediglich das schwache Vorjahresniveau erreichen. In Brasilien war nach dem starken Rückgang des Vorjahres ebenfalls nur ein Marktvolumen in etwa auf dem Vorjahresniveau zu beobachten.

Geschäftsentwicklung

Absatz

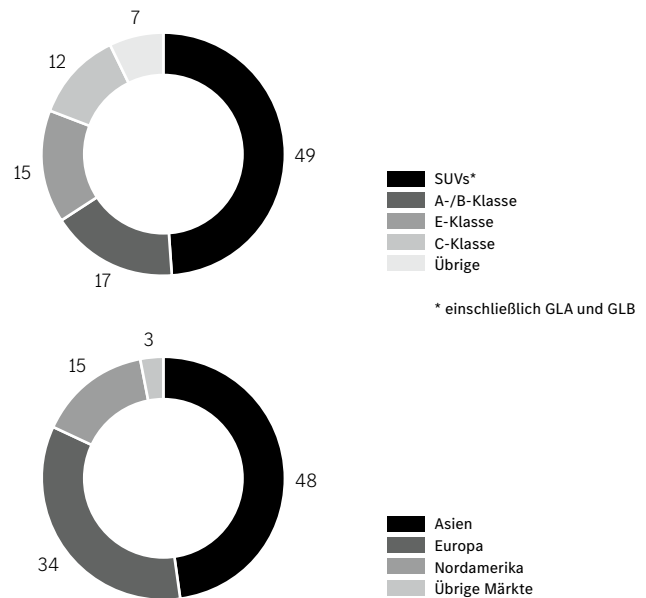
Die Mercedes-Benz Group hat im Berichtsjahr insgesamt 2,75 (i. V. 2,84) Mio. Fahrzeuge abgesetzt. Die Absatzentwicklung war einerseits durch die Erholung wichtiger Märkte von den coronabedingten Belastungen des Vorjahres begünstigt, andererseits aber durch die zunehmenden Lieferengpässe bei Halbleitern belastet. Per Saldo blieben unsere automobilen Geschäftsfelder einschließlich Trucks & Buses bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäftes leicht unter dem Vorjahresabsatz. Zu Jahresbeginn 2021 waren wir von einer deutlichen Steigerung ausgegangen. Im Zwischenbericht über das dritte Quartal hatten wir die Prognose für den Konzernabsatz bereits auf leicht unter Vorjahr angepasst.

Mercedes-Benz Cars konnte im Jahr 2021 insgesamt 1.943.900 (i. V. 2.087.200) Einheiten absetzen. Damit lag der Absatz leicht unter Vorjahr. Sowohl in Deutschland und einigen europäischen Kernmärkten als auch in Südkorea und Japan sind wir gemessen an den Zulassungszahlen weiterhin die Nummer eins im Premiumsegment. Zu Jahresbeginn 2021 ging Mercedes-Benz Cars noch von einem deutlich steigenden Absatz aus.

Beeinflusst durch die weltweiten Lieferengpässe bei Halbleitern erreichten die Modelle der A- und B-Klasse, einschließlich CLA und CLA Shooting Brake, einen Absatz von 322.800 (-28 %). Der Absatz der C-Klasse verringerte sich um 23 % auf 239.000 Limousinen, T-Modelle, Coupés und Cabriolets. Von der E-Klasse wurden 295.100 Fahrzeuge ausgeliefert (-11 %). Der Absatz unserer Sports Cars (SL, SLC und AMG GT) lag bei 10.900 Fahrzeugen und damit um 39 % unter dem Vorjahreswert. Positive Impulse konnten durch das Wachstum im SUV-Segment auf 946.600 abgesetzte Fahrzeuge (+7 %) realisiert werden. Hierzu trugen unter anderem elektrifizierte Modelle, zum Beispiel der EQA mit 24.800 Einheiten, bei. Besonders erfreulich entwickelte sich außerdem der Absatz unserer Luxuslimousine. Der weltweite Absatz der S-Klasse inklusive der Top-Modelle der Marken Mercedes-Maybach und AMG stieg im Jahr 2021 auf 91.100 Einheiten (+63 %). Von der Marke smart konnten wir weltweit 38.400 (i. V. 35.200) Fahrzeuge der Modelle fortwo und forfour absetzen und damit das Vorjahresniveau übertreffen.

B.04

Absatzstruktur Mercedes-Benz Cars (in %)



In den zuvor genannten Absatzzahlen von Mercedes-Benz Cars sind unsere Top-Marken enthalten: Mercedes-AMG setzte 135.100 Fahrzeuge ab (+12 %), der Absatz der G-Klasse stieg auf 40.500 Einheiten (+18 %), und von Mercedes-Maybach konnten wir 16.600 Einheiten verkaufen (+68 %).

In Europa hat Mercedes-Benz Cars mit 662.300 Fahrzeugen 16 % weniger Einheiten abgesetzt als im Vorjahr. Rückgänge mussten wir unter anderem in den Kernmärkten Deutschland (-23 %), Großbritannien (-21 %) und Spanien (-21 %) verzeichnen. In China, dem größten Absatzmarkt von Mercedes-Benz Cars, konnten 734.700 (i. V. 758.100) Einheiten erreicht werden. In Nordamerika konnten wir das Niveau des Vorjahres mit 290.600 (i. V. 286.800) Fahrzeugen übertreffen. Im dortigen Hauptmarkt USA stieg unser Absatz um 1 % auf 251.400 Einheiten.

Mercedes-Benz Vans schloss das Geschäftsjahr 2021 mit weltweit 386.200 (i. V. 374.700) abgesetzten Fahrzeugen ab. Das Jahr 2021 war durch die Halbleiterknappheit beeinflusst, dennoch lag der Absatz leicht über dem Vorjahr. Dies entspricht der zu Jahresbeginn 2021 abgegebenen Prognose. In der Kernregion EU30 lag der Absatz mit 246.000 (i. V. 245.200) Einheiten auf Vorjahresniveau. Dabei setzten wir in Deutschland 98.200 (i. V. 109.500) Fahrzeuge ab. In Nordamerika lag der Absatz mit 55.300 (i. V. 54.400) Einheiten auf dem Vorjahresniveau. In den USA konnten wir mit 48.300 (i. V. 47.500) Fahrzeugen einen neuen Bestwert erzielen. In China verzeichneten wir mit 38.500 (i. V. 30.500) Einheiten ebenfalls einen Bestwert. In Lateinamerika stiegen unsere Verkäufe um 41 % auf 16.900 Einheiten.

Die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz Mobility war im Jahr 2021 wesentlich durch die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts geprägt. Mit Wirkung zum 9. Dezember 2021 wurde der erste Teil abgespalten. Der verbleibende Teil soll sukzessive im Jahr 2022 folgen. Durch den Abgang ergaben sich wesentliche Effekte auf das Vertragsvolumen. Das Neugeschäft im Jahr 2021 beinhaltetet hingegen noch einen Großteil des Nutzfahrzeuggeschäfts, weshalb die Veränderung zum Vorjahreswert geringer ausfällt als beim Vertragsvolumen.

Zu Jahresbeginn 2021 waren wir noch von einer stabilen Entwicklung des Vertragsvolumens ausgegangen. Jedoch waren hier noch die Umfänge des abgespaltenen und ausgegliederten Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts beinhaltet. Nach erfolgter Abspaltung und Ausgliederung verzeichnete Mercedes-Benz Mobility ein Vertragsvolumen von 133,7 Mrd. € (-11 %; Wechselkursbereinigt -15 %) zum Jahresende 2021.

Mercedes-Benz Mobility schloss im Jahresverlauf 1,6 Mio. neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von insgesamt 63,6 Mrd. € ab. Damit lag der Wert aller Neuverträge leicht unter dem Niveau des Vorjahres (-6 %; Wechselkursbereinigt -5 %). Unsere ursprüngliche Prognose von einem leichten Anstieg des Neugeschäfts konnten wir angesichts der Auswirkungen der halbleiterbedingten Angebotsengpässe nicht halten. Rückgänge des Neugeschäfts waren insbesondere in den USA und China zu verzeichnen.

In der Region Europa lag das Neugeschäft mit 26,5 Mrd. € (-3 %) und das Vertragsvolumen mit 63,0 Mrd. € (-3 %) leicht unter dem Vorjahr. Das Flotten-geschäft mit den Marken Athlon und Daimler Fleet Management hatte zum Jahresende 398.000 Verträge (-1 %) im Bestand. Das entsprach einem Vertragsvolumen von 6,6 Mrd. €.

Der erste Teil der Abspaltung und Ausgliederung des Nutzfahrzeuggeschäfts wirkte sich ausschließlich auf die Regionen Nord- und Südamerika sowie Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) aus. Dieser Effekt ist bei den nachstehenden Beschreibungen des Geschäftsverlaufs in diesen Regionen zu berücksichtigen.

In Nord- und Südamerika wurden neue Finanzierungs- und Leasingverträge im Wert von 20,3 Mrd. € (-7 %) abgeschlossen. Das Vertragsvolumen lag Ende Dezember bei 38,4 Mrd. € und damit um 25 % deutlich unter dem Niveau vom Jahresende 2020. In der Region Afrika & Asien-Pazifik (ohne China) lagen das Neugeschäft mit 6,5 Mrd. € (-4 %) leicht und das Vertragsvolumen mit 13,2 Mrd. € (-21 %) deutlich unter dem Vorjahr.

In China war das Neugeschäft deutlich rückläufig. Im Jahr 2021 wurden dort neue Leasing- und Finanzierungsverträge im Wert von 10,3 Mrd. € abgeschlossen (-13 %). Das Vertragsvolumen in China betrug zum Jahresende 19,0 Mrd. € (+7 %).

Nach einem COVID-19-bedingten, anhaltend niedrigen Niveau in den ersten Monaten 2021 hat sich die Zahl der Transaktionen bei den Mobilitätsdiensten der YOUR NOW-Joint-Ventures FREE NOW & REACH NOW, SHARE NOW sowie CHARGE NOW mit Rückgang der COVID-19-bedingten Restriktionen im weiteren Jahresverlauf deutlich erholt. Im vergangenen Jahr belief sich die Zahl der Transaktionen bei den Mobilitätsdiensten auf 235 Mio. Darin sind die Transaktionen von PARK NOW bis zum Verkauf dieses Joint Ventures am 31. Mai 2021 enthalten.

Der Absatz von Daimler Trucks lag im Jahr 2021 bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung am 9. Dezember 2021 deutlich über dem Vorjahresniveau. Das Vorjahr war stark von den Folgen der COVID-19-Pandemie geprägt. Im Jahr 2021 stieg trotz der Lieferengpässe im zweiten Halbjahr insbesondere bei Halbleitern der Absatz im Wesentlichen infolge von Markterholungen. Bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung am 9. Dezember 2021 wurden 403.900 (i. V. 358.300) schwere, mittelschwere und leichte Lkw sowie Busse der Marken Thomas Built Buses und FUSO ausgeliefert. Daimler Buses setzte im Geschäftsjahr 2021 bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung am 9. Dezember 2021 weltweit 17.300 (i. V. 20.200) Busse und Fahrgestelle ab. Der deutliche Rückgang war im Wesentlichen durch die reduzierte Anzahl an Verkaufstagen im traditionell absatzstarken Monat Dezember beeinflusst.

Wir hatten zu Beginn des Jahres 2021 für das Segment Daimler Trucks & Buses einen deutlichen Absatzanstieg im Gesamtjahr 2021 prognostiziert und bestätigen diese Prognose zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung.

Auftragslage

Der Auftragseingang von Mercedes-Benz Cars lag zum Jahresende 2021 auf hohem Niveau. Die durch den Halbleitermangel verursachten Engpässe bei der Verfügbarkeit einzelner Fahrzeugmodelle hatten keine wesentliche Auswirkung auf den Auftragseingang insgesamt. Hierzu trugen auf der Produktseite vor allem unsere EQ-Modelle, SUV-Modelle sowie die neue S-Klasse bei. Mercedes-Benz Vans verzeichnete im Jahr 2021 trotz der halbleiterbedingten Engpässe bei der Verfügbarkeit einzelner Modelle einen Bestwert. Hierzu

haben die hohe Nachfrage nach dem Sprinter, dem Vito, der V-Klasse, dem Citan und den elektrischen Transportern beigetragen.

Investitions- und Forschungstätigkeit

Sachinvestitionen

Mit den Strategien unserer Geschäftsfelder wollen wir die Transformation der Automobilindustrie aus einer führenden Position heraus gestalten – nachhaltig, kundenorientiert, innovativ und effizient. Insbesondere das Thema Nachhaltigkeit und speziell die Elektrifizierung unseres Produktportfolios sowie die digitale Vernetzung unserer Produkte und Prozesse auf allen Stufen der Wertschöpfungskette sind vor diesem Hintergrund von besonderer Bedeutung. Dazu werden weiterhin umfangreiche Investitionen in unser weltweites Produktionsnetzwerk erforderlich sein. Dabei priorisieren wir in allen Geschäftsfeldern mit Nachdruck, in welche Projekte unsere Investitionen künftig fließen.

Im Berichtsjahr sind unsere Investitionen in Sachanlagen mit 4,6 (i. V. 5,7) Mrd. € deutlich geringer ausgefallen als im Jahr zuvor. Zu Beginn des Jahres sind wir von einem Niveau in der Größenordnung des Vorjahres ausgegangen. Ein wesentlicher Grund für diese Abweichung lag in der Abspaltung und Ausgliederung des Nutzfahrzeuggeschäfts. Wir hatten unsere Prognose bereits im Rahmen der Berichterstattung über das dritte Quartal entsprechend angepasst.

B.05

Sachinvestitionen nach Geschäftsfeldern

	2021	2020	21/20
in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Group	4.579	5.741	-20
in % vom Umsatz	2,7	3,7	
Mercedes-Benz Cars & Vans	3.787	4.862	-22
in % vom Umsatz	3,5	4,9	
Mercedes-Benz Mobility	78	39	+100
in % vom Umsatz	0,3	0,1	
Daimler Trucks & Buses ¹	710	789	-10
in % vom Umsatz	2,0	2,3	

¹ Bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung am 9. Dezember 2021.

Der Schwerpunkt der Sachinvestitionen von Mercedes-Benz Cars & Vans lag im Jahr 2021 auf den Produktionsvorbereitungen der neuen C-Klasse und der batterieelektrischen Fahrzeuge auf der EVA2-Plattform. Außerdem wurden umfangreiche Mittel für die Batteriefertigung eingesetzt. Insgesamt lagen die Sachinvestitionen im Jahr 2021 mit 3,8 Mrd. € um 22 % unter dem hohen Vorjahresniveau. Bei Mercedes-Benz Cars beliefen sich die Sachinvestitionen auf 3,6 Mrd. € und bei Mercedes-Benz Vans auf 0,2 Mrd. €. Zu Jahresbeginn 2021 hatten wir für Mercedes-Benz Cars & Vans in Summe noch mit Sachinvestitionen auf Vorjahresniveau gerechnet.

Die Investitionen in Sachanlagen von Daimler Trucks & Buses lagen bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung am 9. Dezember 2021 mit 0,7 (i. V. 0,8) Mrd. € deutlich unter dem Vorjahr. Neben der Transformation standen die Optimierung der Produktion, des Vertriebs- und Ersatzteilnetzwerks sowie Investitionen in Infrastrukturprojekte im Mittelpunkt. Zu Jahresbeginn 2021 hatten wir für das Gesamtjahr 2021 Sachinvestitionen deutlich über dem Vorjahr prognostiziert. Bereits im Rahmen der Berichterstattung über das dritte Quartal 2021 hatten wir diese Prognose auf deutlich unter dem Vorjahresniveau liegend angepasst. Dabei spielt die Verkürzung des Betrachtungszeitraums eine wesentliche Rolle.

Forschung und Entwicklung

Im Jahr 2021 lagen unsere Forschungs- und Entwicklungsleistungen mit 9,1 (i. V. 8,6) Mrd. € leicht über dem Vorjahreswert. Dies entspricht unserer Jahresprognose, die wir im Rahmen des Geschäftsberichts 2020 abgegeben hatten. Von den Entwicklungsleistungen wurden 2,4 (i. V. 2,5) Mrd. € aktiviert; das entspricht einer Aktivierungsquote von 27 (i. V. 29) %. Die Abschreibungen auf aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen erreichten im Berichtsjahr 2021 2,1 (i. V. 1,9) Mrd. €.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen von Mercedes-Benz Cars & Vans lagen bei 7,7 (i. V. 7,2) Mrd. € und damit leicht über Vorjahr. Hierbei standen Themen wie die nächste Generation der Elektrofahrzeuge und die Batteriefertigung im Mittelpunkt. Zudem wurden unsere Forschungs- und Entwicklungsleistungen für die Digitalisierung und das automatisierte Fahren weiter vorangetrieben. Bei Mercedes-Benz Cars beliefen sich die Forschungs- und Entwicklungsleistungen auf 7,2 Mrd. € und bei Mercedes-Benz Vans auf 0,5 Mrd. €. Zu Jahresbeginn 2021 hatten wir für Mercedes-Benz Cars & Vans in Summe mit leicht steigenden Forschungs- und Entwicklungsleistungen gegenüber dem Vorjahr gerechnet.

Für den Zeitraum bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung lagen die Forschungs- und Entwicklungsleistungen von Daimler Trucks & Buses mit 1,5 (i. V. 1,5) Mrd. € auf Vorjahresniveau. Die wichtigsten Projekte von Daimler Trucks & Buses finden sich in den Bereichen Emissionsstandards und Kraftstoffeffizienz sowie bei maßgeschneiderten Produkten und Technologien für wichtige Wachstumsmärkte. Zu Jahresbeginn 2021 hatten wir für das Gesamtjahr 2021 Forschungs- und Entwicklungsleistungen von leicht über dem Vorjahr prognostiziert. Im Bericht über das dritte Quartal 2021 wurde die Prognose bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung bereits auf Vorjahresniveau angepasst.

CO₂-Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte in Europa

Im Berichtsjahr werden die durchschnittlichen CO₂-Emissionen unserer Pkw-Gesamtflotte in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) unter Anwendung der gesetzlichen Regelungen voraussichtlich 115 g/km (WLTP inklusive Transporter, die als Personenkraftwagen zugelassen sind) betragen. Damit wurden die CO₂-Ziele in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) von 125 g/km im Jahr 2021 erreicht. Gegenüber dem nach WLTP vergleichbar gerechneten Wert des Vorjahres von 136 g/km sind unsere CO₂-Emissionen somit, wie zu Jahresbeginn 2021 prognostiziert, deutlich gesunken.

B.06

Forschungs- und Entwicklungsleistungen nach Geschäftsfeldern

	2021	2020	21/20
in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Group	9.105	8.614	+6
davon aktiviert	2.435	2.498	-3
Mercedes-Benz Cars & Vans	7.695	7.199	+7
davon aktiviert	2.262	2.391	-5
Daimler Trucks & Buses ¹	1.469	1.488	-1
davon aktiviert	173	107	+62

¹ Bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung am 9. Dezember 2021.

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 zur Mercedes-Benz Group für das »Industriegeschäft« und für »Mercedes-Benz Mobility« dargestellt. Die Spalten Industriegeschäft und Mercedes-Benz Mobility stellen dabei eine wirtschaftliche Betrachtungsweise dar.

Bis zur Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts am 9. Dezember 2021 umfasste das Industriegeschäft die Fahrzeugsegmente Mercedes-Benz Cars & Vans und Daimler Trucks & Buses. Nach der Abspaltung und Ausgliederung wird das ehemalige Segment Daimler Trucks & Buses wie auch die At-equity-Bewertung der Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG in der Überleitung der berichtspflichtigen Segmente zum Konzern ausgewiesen.

Mercedes-Benz Mobility entspricht dem Segment Mercedes-Benz Mobility. Um eine Vergleichbarkeit des EBIT von Mercedes-Benz Mobility mit dem Vorjahr sicherzustellen, werden die planmäßigen Abschreibungen und die At-equity-Bewertung der als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerte, die seit dem 30. Juli 2021 aus Konzernsicht nicht mehr zu erfassen sind, in der Überleitung ausgewiesen. In der Segmentberichterstattung werden die Segmentergebnisse von Mercedes-Benz Mobility damit unabhängig von den Auswirkungen aus der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts berichtet.

Die Eliminierungen der konzerninternen Beziehungen zwischen dem Industriegeschäft und Mercedes-Benz Mobility sind grundsätzlich dem Industriegeschäft zugeordnet. Eliminierungen aus Transaktionen zwischen fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten werden grundsätzlich den aufgegebenen Aktivitäten zugerechnet. Bei Übertragungen von Anlagevermögen wird die Eliminierung der veräußernden Aktivität zugeordnet.

Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts

Die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts wurde mit der Eintragung der Abspaltung und Ausgliederung in das Handelsregister am 9. Dezember 2021 vollzogen und das Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft entkonsolidiert. Die Mercedes-Benz Group hat zum 31. Dezember 2021 einen Minderheitsanteil von 35% an der Daimler Truck Holding AG gehalten. Die Beteiligung wird nach der Equity-Methode bilanziert.

Die Kriterien einer Klassifizierung als »aufgegebene Aktivitäten« und als »zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmt« sind nach dem Bilanzierungsstandard IFRS 5 durch die Zustimmung von Vorstand und Aufsichtsrat für die Transaktion ab dem 30. Juli 2021 erfüllt.

Die aufgegebenen Aktivitäten, die Entkonsolidierung der abgespaltenen Vermögenswerte und Schulden sowie der zum 31. Dezember 2021 noch bestehende Ausweis als zur Veräußerung bestimmt hat folgende Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, die Konzern-Kapitalflussrechnung und die Konzernbilanz.

In der **Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung** werden die fortgeführten Aktivitäten dargestellt; der Ausweis des Ergebnisses der aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern, erfolgt in einer gesonderten Zeile nach dem Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Der Gewinn aus der Entkonsolidierung wird in der Überleitung ausgewiesen und enthält nicht nur den Umfang des ehemaligen Segments Daimler Trucks & Buses, sondern auch die Umfänge des Segments Mercedes-Benz Mobility. Im Zuge der Entkonsolidierung wurde das Ergebnis anhand der Aufteilung des beizulegenden Zeitwertes des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts auf die jeweils abgehenden Umfänge der Segmente aufgeteilt.

Der Konzernumsatz wird in Tabelle [7 B.07](#) und das Konzern-EBIT wird in Tabelle [7 B.09](#) zudem für die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten ausgewiesen.

In der **Konzern-Kapitalflussrechnung** werden für die Berichts- und Vorjahreszeiträume die konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt. Auch der Free Cash Flow des Industriegeschäfts, die Netto-Liquidität und die Netto-Verschuldung werden auf dieser Basis berichtet. Zudem wird der Free Cash Flow des Industriegeschäfts für die fortgeführten Aktivitäten berichtet.

In der **Konzernbilanz** werden diejenigen Vermögenswerte und Schulden des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts zum 31. Dezember 2021 als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden dargestellt, welche erst im Jahr 2022 an die Daimler Truck Group übertragen oder an externe Dritte veräußert werden sollen. Die Bilanzwerte des Vorjahres werden gemäß IFRS 5 entsprechend der bisherigen Darstellungsweise ausgewiesen. Die seit dem 30. Juli 2021 zur Ausschüttung bestimmten Vermögenswerte und Schulden gingen im Rahmen der Entkonsolidierung zum 9. Dezember 2021 ab.

Ausführliche Informationen über die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts und den Umfang der aufgegebenen Aktivitäten, der im Rahmen der Entkonsolidierung abgespaltenen Vermögenswerte und Schulden sowie der als Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden sind in [Anmerkung 3](#) des Konzernanhangs zum Konzernabschluss enthalten.

Bereinigung von Einzelsachverhalten

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

Ertragslage

Gewinn- und Verlustrechnung der Mercedes-Benz Group

Der **Umsatz aus fortgeführten Aktivitäten** des Konzerns lag im Jahr 2021 mit 133,9 (i. V. 121,8) Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert. Auch bereinigt um negative Wechselkursveränderungen lag der Umsatz deutlich über dem Vorjahreswert. [7 B.07](#) [7 B.08](#)

Der Umsatzanstieg war insbesondere auf die deutlich verbesserte Absatzstruktur im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars & Vans zurückzuführen.

Der **Umsatz aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten** belief sich auf 168,0 (i. V. 154,3) Mrd. €.

Im Lagebericht 2020 für den Konzern wurde prognostiziert, dass sich der Umsatz im Jahr 2021 deutlich über dem Vorjahresniveau bewegen wird. Diese Prognose bestätigte sich im Zwischenbericht zum dritten Quartal 2021 auch für den Umsatz aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten der Mercedes-Benz Group. Zum Jahresende wurde die Erwartung damit erfüllt.

Soweit nicht anders beschrieben, beziehen sich die folgenden Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung der Mercedes-Benz Group ausschließlich auf die fortgeführten Aktivitäten.

B.07

Umsatz nach Segmenten und Regionen

	2021	2020	21/20
in Millionen €			Veränd. in %
Umsatz aus fortgeführten Aktivitäten	133.893	121.778	10
Umsatz aus aufgegebenen Aktivitäten	34.078	32.531	5
Umsatz aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	167.971	154.309	9
Segmente ¹			
Mercedes-Benz Cars & Vans	109.648	98.576	11
Mercedes-Benz Mobility	27.941	27.699	1
Überleitung ²	30.382	28.034	8
Regionen ¹			
Europa	65.924	64.226	3
davon Deutschland	24.424	25.262	-3
Nordamerika	47.561	42.937	11
davon USA	41.752	37.801	10
Asien	45.439	39.944	14
davon China	25.437	21.343	19
Übrige Märkte	9.047	7.202	26

¹ Der Umsatz nach Segmenten und Regionen wird für die fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt. Die Umfänge des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt sind in der Überleitung ausgewiesen.

² In der Überleitung sind Eliminierungen zwischen den Segmenten sowie aus Transaktionen zwischen fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten enthalten.

Die **Umsatzkosten** betrugen im Berichtsjahr 103,2 Mrd. € und stiegen gegenüber dem Vorjahr um 1,6 % an. Die Umsatzkosten des Vorjahres waren durch Produktions- und Kostenanpassungen als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie beeinflusst. Gegenläufig wirkten sich im Vorjahr Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans negativ auf die Umsatzkosten aus. Im Segment Mercedes-Benz Mobility belasteten im Vorjahr erhöhte Aufwendungen für Kreditrisikovorsorge sowie die Wertminderung einer Softwarelösung im Rahmen der Optimierung der IT-Architektur die Umsatzkosten. [↗ B.08](#)

Insgesamt stieg das **Bruttoergebnis vom Umsatz** von 16,6 % auf 22,9 % an.

Die **Vertriebskosten** stiegen um 0,2 Mrd. € auf 9,2 Mrd. € an. Im Vorjahr führten die aufgrund der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen und Anpassungen bei einem Pensions- und Gesundheitsfürsorgeplan in den USA zu einer Entlastung der Vertriebskosten. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen ging dabei von 7,4 % auf 6,9 % zurück. [↗ B.08](#)

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erhöhten sich die **allgemeinen Verwaltungskosten** um 0,3 Mrd. € auf 2,8 Mrd. €. Der Anstieg ist unter anderem durch die Nutzung von Kurzarbeit im Jahr 2020 begründet. Der Anteil der allgemeinen Verwaltungskosten an den Umsatzerlösen blieb dabei unverändert bei 2,1%. [↗ B.08](#)

Die **Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten** lagen im Geschäftsjahr mit 5,5 Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 4,8 Mrd. €). Diese stehen in erster Linie im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer Modelle, den Vorleistungen für die Erneuerung bestehender Modelle und der Weiterentwicklung von kraftstoffeffizienten und umweltschonenden Antriebsarten sowie Sicherheitstechnologien, dem automatisierten und autonomen Fahren und der digitalen Vernetzung der Produkte. Der Anteil der Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen stieg von 4,0 % auf 4,1 % an. Weitere Informationen zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns können dem Kapitel »Investitions- und Forschungstätigkeit« entnommen werden. [↗ B.08](#)

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag mit 1,2 (i. V. 1,8) Mrd. € unter dem Vorjahresniveau. Im sonstigen betrieblichen Ergebnis ist das Ergebnis aus der Abspaltung und Ausgliederung der Umfänge des Segments Mercedes-Benz Mobility enthalten. Der dabei entstandene Verlust (nach Abzug von Transaktionskosten) beläuft sich auf 782 Mio. €. Der Gewinn aus der Abspaltung und Ausgliederung der Umfänge des ehemaligen Segments Daimler Trucks & Buses ist im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ausgewiesen. Im März 2021 resultierte im Zusammenhang mit der Gründung des Brennstoffzellen-Joint-Ventures Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG (jetzt cellcentric GmbH & Co. KG; cellcentric) zudem ein positiver Ergebniseffekt von 1,2 Mrd. €, der sich zu nahezu gleichen Teilen auf das

Segment Mercedes-Benz Cars & Vans und das bisherige Segment Daimler Trucks & Buses aufteilte. Das sonstige betriebliche Ergebnis enthält den dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zuzurechnenden Anteil. Der Daimler Trucks & Buses zuzurechnende Anteil wird im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ausgewiesen.

➔ B.08

Im Jahr 2021 lag das **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** mit 1,4 (i. V. 0,7) Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres. Nachdem das Vorjahr durch die COVID-19 Pandemie stark belastet war, verbesserte die Erholung der Märkte in 2021 das Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen deutlich. Dies führte insbesondere bei der chinesischen Beteiligung an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) und bei den Mobilitätsdiensten der YOUR NOW-Gruppe zu Ergebnissteigerungen von jeweils 0,2 Mrd. €. Zudem wurde eine um 0,2 Mrd. € niedrigere Wertminderung der Beteiligungsbuchwerte an BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) erfasst. ➔ B.08

Gegenüber dem Vorjahresaufwand von 0,3 Mrd. € verbesserte sich das **übrige Finanzergebnis** um 0,6 Mrd. € auf 0,3 Mrd. €. Der Anstieg resultiert vor allem aus höheren Abzinsungsfaktoren für die langfristigen sonstigen Rückstellungen von 0,2 Mrd. € und der Bewertung von Eigenkapitalanteilen zum beizulegenden Zeitwert von 0,2 Mrd. €. ➔ B.08

Das **Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)** lag im Jahr 2021 mit 16,0 Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert von 6,1 Mrd. €. Wechselkurseffekte wirkten sich im Saldo negativ aus. ➔ B.08

Das **EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten** stieg von 6,6 Mrd. € auf 29,1 Mrd. € und lag damit deutlich über dem Vorjahresniveau. ➔ B.09

Die im Lagebericht 2020 für das Jahr 2021 abgegebene Prognose erfüllte sich damit zum Jahresende. Für den Konzern wurde ein EBIT deutlich über dem insbesondere durch die COVID-19-Pandemie belasteten Niveau des Jahres 2020 prognostiziert. Diese Prognose wurde im Zwischenbericht zum dritten Quartal 2021 auch unter Berücksichtigung der Abspaltung und Ausgliederung für die Mercedes-Benz Group bestätigt.

Das bereinigte EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten betrug 19,2 (i. V. 8,6) Mrd. €. Die Überleitung vom EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten zum bereinigten EBIT aus aufgegebenen und fortgeführten Aktivitäten ist in Tabelle ➔ B.10 enthalten.

Das **Zinsergebnis** belief sich auf -0,2 (i. V. -0,1) Mrd. €. ➔ B.08

Der unter den **Ertragsteuern** ausgewiesene Steueraufwand von 4,8 (i. V. 1,9) Mrd. € erhöhte sich im Wesentlichen aufgrund des gestiegenen Vorsteuergewinns. Die Steuerquote lag im Berichtsjahr bei 30,1 (i. V. 32,3) %. **Anmerkung 10** des Konzernanhangs zum Konzernabschluss enthält nähere Informationen zu den Faktoren, die Einfluss auf die Steuerquote hatten. ➔ B.08

Unter Berücksichtigung von Steuern belief sich das **Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten** auf 12,4 Mrd. €. Das Ergebnis umfasst im Wesentlichen den Gewinn der Abspaltung und Ausgliederung der Umfänge des ehemaligen Segments Daimler Trucks & Buses von 10,0 Mrd. € (nach Abzug von Transaktionskosten). Darüber hinaus ist auch das Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern, von 2,4 Mrd. € enthalten. Der Mercedes-Benz Mobility zuzurechnende Anteil der Abspaltung und Ausgliederung wird im sonstigen betrieblichen Ergebnis der fortgeführten Aktivitäten ausgewiesen. ➔ B.08

Das **Konzernergebnis** lag mit 23,4 (i. V. 4,0) Mrd. € deutlich über dem Ergebnis des Vorjahres. Dabei entfiel ein Gewinn von 0,4 (i. V. 0,4) Mrd. € auf **nicht beherrschende Anteile**. Der **Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG** am Konzernergebnis betrug 23,0 (i. V. 3,6) Mrd. €; dies führte zu einem Anstieg des **Ergebnisses je Aktie** auf 21,50 (i. V. 3,39) €. ➔ B.08

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

Weitere Informationen zu den einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung sind in **Anmerkung 5 ff.** des Konzernanhangs enthalten.

Tabelle **7 B.09** zeigt die Zusammensetzung des Konzern-EBIT aus fortgeführten Aktivitäten auf Basis der einzelnen Segmente sowie die Summe des EBIT der

Mercedes-Benz Group aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.

B.08

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung	Mercedes-Benz Group		Industriegeschäft		Mercedes-Benz Mobility	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
in Millionen €						
Umsatzerlöse	133.893	121.778	105.952	94.079	27.941	27.699
Umsatzkosten	-103.218	-101.592	-80.328	-77.024	-22.890	-24.568
Bruttoergebnis vom Umsatz	30.675	20.186	25.624	17.055	5.051	3.131
Vertriebskosten	-9.194	-8.966	-8.502	-8.283	-692	-683
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.808	-2.507	-1.908	-1.725	-900	-782
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-5.467	-4.839	-5.467	-4.839	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.153	1.793	973	1.632	180	161
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.352	747	1.492	1.107	-140	-360
Übriges Finanzergebnis	317	-323	323	-292	-6	-31
EBIT	16.028	6.091	12.535	4.655	3.493	1.436
Zinsergebnis	-217	-134	-209	-124	-8	-10
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Steuern	15.811	5.957	12.326	4.531	3.485	1.426
Ertragsteuern	-4.761	-1.926	-3.854	-1.413	-907	-513
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	11.050	4.031	8.472	3.118	2.578	913
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	12.346	-22	12.346	-22	0	0
Konzernergebnis	23.396	4.009	20.818	3.096	2.578	913
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis	390	382				
davon Anteile der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG	23.006	3.627				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	10.695	3.656				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	12.311	-29				
Ergebnis je Aktie (in €)						
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG						
Unverwässert	21,50	3,39				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	10,00	3,42				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	11,50	-0,03				
Verwässert	21,50	3,39				
davon aus fortgeführten Aktivitäten	10,00	3,42				
davon aus aufgegebenen Aktivitäten	11,50	-0,03				

B.09

EBIT der Mercedes-Benz Group	Mercedes-Benz Group		Mercedes-Benz Cars & Vans		Mercedes-Benz Mobility		Überleitung	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
in Millionen €								
Umsatzerlöse	133.893	121.778	109.648	98.576	27.941	27.699	-3.696	-4.497
Umsatzkosten	-103.218	-101.592	-83.713	-81.194	-22.890	-24.568	3.385	4.170
Bruttoergebnis vom Umsatz	30.675	20.186	25.935	17.382	5.051	3.131	-311	-327
Vertriebskosten	-9.194	-8.966	-8.632	-8.539	-692	-683	130	256
Allgemeine Verwaltungskosten	-2.808	-2.507	-1.657	-1.458	-900	-782	-251	-267
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-5.467	-4.839	-5.433	-4.808	-	-	-34	-31
Übrige Erträge/Aufwendungen	2.822	2.217	3.413	2.595	34	-230	-625	-148
EBIT aus fortgeführten Aktivitäten	16.028	6.091	13.626	5.172	3.493	1.436	-1.091	-517
EBIT aus aufgegebenen Aktivitäten	13.041	512	0	0	0	0	13.041	512
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	29.069	6.603	13.626	5.172	3.493	1.436	11.950	-5

Umsatz und EBIT der Segmente

Der Umsatz von **Mercedes-Benz Cars & Vans** stieg im Jahr 2021 aufgrund der deutlich verbesserten Absatzstruktur um 11% auf 109.648 (i. V. 98.576) Mio. €. Der Umsatz des Segments lag damit deutlich über dem Niveau des Vorjahres und bestätigte somit die Prognose für das Jahr 2021.

Das EBIT belief sich auf 13.626 (i. V. 5.172) Mio. €; das bereinigte EBIT belief sich auf 13.914 (i. V. 6.802) Mio. €. Die bereinigte Umsatzrendite lag mit 12,7% über dem bereinigten Vorjahreswert von 6,9% und übertraf damit die im Lagebericht 2020 für das Jahr 2021 abgegebene Prognose einer bereinigten Umsatzrendite zwischen 8% und 10%. Die im Rahmen der Kapitalmarktbericht-erstattungen auf eine bereinigte Umsatzrendite von 10% bis 12% angepasste Erwartung wurde infolge der starken Profitabilität ebenfalls übertroffen. ➔ [B.10](#)

Eine stark verbesserte Absatzstruktur, eine deutlich verbesserte Preisdurchsetzung und ein günstiger Produkt-Mix sowie eine positive Gebrauchtwagenperformance beeinflussten das Bruttoergebnis vom Umsatz stark positiv. Gegenläufig ergab sich insbesondere im zweiten Halbjahr 2021 ein Absatzzrückgang durch den weltweiten Lieferengpass bestimmter Halbleiterkomponenten. Des Weiteren belasteten gestiegene Rohstoffpreise und negative Wechselkurseffekte das Bruttoergebnis vom

Umsatz. Insgesamt stieg das Bruttoergebnis vom Umsatz von 17,6% auf 23,7%. Die Funktionskosten erhöhten sich im Jahr 2021. Ursächlich hierfür waren insbesondere Vorleistungen für zukünftige Technologien und Fahrzeuge. Im Vorjahr führten die aufgrund der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen und Anpassungen bei einem Pensions- und Gesundheitsfürsorgeplan in den USA zu einer Verbesserung der Kostenposition. Das höhere Ergebnis der At-equity-Beteiligung an Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) trug zu einer Ergebnissteigerung bei. Die Abzinsung der langfristigen Rückstellungen verbesserte das übrige Finanzergebnis.

Restrukturierungsaufwendungen von 463 (i. V. 1.476) Mio. € belasteten das Ergebnis des Segments. Diese beinhalteten Personalkostenoptimierungsprogramme von 463 (i. V. 605) Mio. €. Im Vorjahr waren darüber hinaus Aufwendungen zur Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks von 871 Mio. € enthalten. Effekte aus laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge führten zu einer Ergebnisbelastung von 333 (i. V. 154) Mio. €. Die M&A-Sachverhalte beinhalten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Veränderung der Beteiligungsstruktur des Motorsportgeschäfts von

96 Mio. €. Gegenläufig wirkte ein Ertrag von 604 Mio. € im Zusammenhang mit der Gründung des Brennstoffzellen-Joint-Ventures cellcentric ergebnissteigernd.

Das EBIT des Segments **Mercedes-Benz Mobility** belief sich im Jahr 2021 auf 3.493 (i. V. 1.436) Mio. €; das bereinigte EBIT betrug 3.449 (i. V. 1.595) Mio. €. Die bereinigte Eigenkapitalrendite lag mit 22,0 % über dem Niveau des bereinigten Vorjahreswerts von 10,9 %. Das Segment Mercedes-Benz Mobility übertraf damit die im Lagebericht 2020 für das Jahr 2021 abgegebene Prognose einer bereinigten Eigenkapitalrendite von 12 % bis 13 %. Die im Laufe des Jahres im Rahmen der Kapitalmarktberichterstattungen auf eine bereinigte Eigenkapitalrendite von 20 % bis 22 % angepasste Prognose konnte das Segment erfüllen. ➔ [B.10](#)

Hauptgrund für die positive Entwicklung des Bruttoergebnisses vom Umsatz im Jahr 2021 waren vor allem niedrigere Kreditrisikokosten, da das Vorjahresergebnis durch Kostenanpassungen als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie wesentlich belastet war. Weitere positive Effekte ergaben sich aufgrund geringerer Refinanzierungskosten, einer Verbesserung der operativen Geschäftsentwicklung der Mobilitäts- und Flottendienstleistungen sowie aus geringeren Aufwendungen für Personalkostenoptimierungsprogramme von 45 (i. V. 67) Mio. €. Zusätzlich wirkten sich die Auflösung von Rückstellungen für Rechtsstreitigkeiten sowie ein Ergebnisbeitrag aus der Veräußerung der Anteile an der Via Transportation Inc. von 89 Mio. € positiv aus. Ein weiterer positiver Effekt entstand daraus, dass das Vorjahr durch eine Abwertung von aktivierten Softwareentwicklungskosten negativ beeinflusst war. Gegenläufig hatten im Vorjahr die aufgrund der COVID-19-Pandemie eingeleiteten Maßnahmen, unter anderem die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland, zu einer Verbesserung der Kostenposition geführt.

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

Seit der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts werden sowohl die operativen Ergebnisse des bisherigen Segments Daimler Trucks &

Buses als auch die Ergebnisse aus der Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG in der Überleitung ausgewiesen. Daneben umfasst die Überleitung insbesondere das Ergebnis aus der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts einschließlich der Transaktionskosten.

Aus den zentral verantworteten Sachverhalten resultierten im Jahr 2021 Erträge von 11.940 (i. V. Aufwendungen von 127) Mio. €.

Der Anstieg des Ergebnisses ist insbesondere auf den Gewinn aus der Abspaltung von 9.216 Mio. € (nach Transaktionskosten) zurückzuführen.

Bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung erreichte das bisherige Segment Daimler Trucks & Buses einen Umsatz von 36.219 (i. V. 34.671) Mio. €. Damit lag der Umsatz leicht über dem Vorjahresniveau. Im Lagebericht 2020 wurde ein Umsatz deutlich über dem Vorjahresniveau für das Jahr 2021 prognostiziert. Diese Prognose konnte nicht erfüllt werden. Die im Laufe des Jahres im Rahmen der Kapitalmarktberichterstattungen angepasste Prognose von einem Umsatz auf Vorjahresniveau konnte das bisherige Segment Daimler Trucks & Buses übertreffen. Das EBIT des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses (einschließlich der fortgeführten planmäßigen Abschreibungen und At-equity-Bewertung, ohne Finanzdienstleistungsumfänge und gemäß den im Konzernanhang beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen) belief sich auf 2.486 (i. V. 525) Mio. €.

Die Angaben für das at-equity-Ergebnis von -1 Mio. € der neuen Daimler Truck Group, einschließlich der abgespaltenen Aktivitäten des Finanzdienstleistungsgeschäfts, stellen eine bestmögliche Schätzung für die Zeit zwischen dem 10. und 31. Dezember 2021 dar. Bezüglich der At-equity-Bewertung der Daimler Truck Group wird auf [Anmerkung 14](#) im Konzernanhang verwiesen.

Das Ergebnis beider Jahre ist durch Wertminderungen auf den Beteiligungsbuchwert der BAIC Motor belastet (120 Mio. €; i. V. 330 Mio. €).

Aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen ergaben sich im Jahr 2021 Erträge von 10 (i. V. 122) Mio. €.

Die Überleitungen vom EBIT zum bereinigten EBIT sind in Tabelle [B.10](#) enthalten.

B.10

Überleitung EBIT zum bereinigten EBIT	Mercedes-Benz Cars & Vans		Mercedes-Benz Mobility		Überleitung		Mercedes-Benz Group	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
in Millionen €								
EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	13.626	5.172	3.493	1.436	11.950	-5	29.069	6.603
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	333	154	0	0	1	10	334	164
Restrukturierungsmaßnahmen ¹	463	1.476	45	159	176	239	684	1.874
M&A-Sachverhalte ²	-508	0	-89	0	-10.260	0	-10.857	0
bereinigtes EBIT aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	13.914	6.802	3.449	1.595	1.867	244	19.230	8.641
Umsatzrendite/ Eigenkapitalrendite (in %)	12,4	5,2	22,3	9,8				
bereinigte Umsatzrendite/ Eigenkapitalrendite (in %)³	12,7	6,9	22,0	10,9				

1 In den Restrukturierungsmaßnahmen der Überleitung sind Personalkostenoptimierungsprogramme enthalten.

2 In den M&A Sachverhalten der Überleitung sind folgende Themen enthalten: das Entkonsolidierungsergebnis des ehemaligen Segments Daimler Trucks & Buses und des Segments Mercedes-Benz Mobility; die nicht fortgeführten planmäßigen Abschreibungen und die At-equity-Bewertung, der als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmter langfristiger Vermögenswerte; die Gründung des Brennstoffzellen-Joint-Ventures cellcentric; die mit der Abspaltung und Ausgliederung verbundenen Kosten und die Bewertung der zur Veräußerung bestimmten Mercedes-Benz Mobility-Abgangsgruppen.

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

Value Added

Wie im Kapitel »Steuerungssystem« im Schaubild [↗ B.02](#) erläutert, ermittelt sich der Value Added als Differenz aus der Ergebnisgröße und den Kapitalkosten. Während für die berichtspflichtigen Segmente das EBIT in der Berechnung herangezogen wird, basiert die Ergebnisgröße für den Konzern auf dem Net Operating Profit. Dieser beinhaltet zusätzlich zum EBIT der Segmente auch Ergebniseffekte, die nicht durch die Segmente zu verantworten sind oder den aufgegebenen Aktivitäten zuzuordnen sind. Hierzu zählen Ertragsteuern sowie sonstige Überleitungsposten. Die in die Berechnung des Value Added einfließenden Kapitalkosten basieren auf den durchschnittlichen Net Assets und dem Kapitalkostensatz.

Die Tabelle [↗ B.11](#) zeigt den Value Added der Mercedes-Benz Group und der Segmente. Die Überleitung des EBIT der Segmente zum Net Operating Profit sowie die durchschnittlichen Net Assets werden in den Tabellen [↗ B.12](#) und [↗ B.13](#) dargestellt. Die Ableitung der Net Assets aus der Konzernbilanz ist der Tabelle [↗ B.14](#) zu entnehmen.

Der **Value Added der Mercedes-Benz Group** stieg im Berichtsjahr um 19,5 Mrd. € auf 18,9 Mrd. €.; dies entspricht einer Verzinsung des eingesetzten Kapitals von 40,4 (i. V. 7,0) %. Der Kapitalkostensatz des Konzerns von 8 % wurde somit erheblich übertroffen. Die positive Entwicklung des Value Added war vor allem auf den starken Anstieg des EBIT der Geschäftsfelder um 10,5 Mrd. € und des EBIT der Überleitung um 11,8 Mrd. €, das im Wesentlichen das Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten vor Zinsergebnis und Ertragsteuern beinhaltet, zurückzuführen. Darüber hinaus wirkte der Rückgang der durchschnittlichen Net Assets um 1,5 Mrd. € ebenfalls positiv auf den Value Added. Ursächlich hierfür waren hauptsächlich die Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts und der Rückgang der durchschnittlichen Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern. Gegenläufig wirkte der Anstieg der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen insbesondere aufgrund der Einbeziehung des Minderheitsanteils an der Daimler Truck Holding AG.

Im Segment **Mercedes-Benz Cars & Vans** lag der Value Added mit 9,6 Mrd. € deutlich über dem Vorjahresniveau von 1,2 Mrd. €. Dies war vor allem auf die stark positive Ergebnisentwicklung zurückzuführen. Der Anstieg der

durchschnittlichen Net Assets um 1,1 Mrd. €, der im Wesentlichen durch rückläufige Rückstellungen für sonstige Risiken und einem Anstieg bei den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen, teilweise kompensiert durch den Rückgang der durchschnittlichen Vorratsbestände begründet ist, wirkte nur leicht negativ auf den Value Added.

Der Value Added des Segments **Mercedes-Benz Mobility** lag im Berichtsjahr bei 1,6 Mrd. € und somit deutlich über dem Vorjahreswert von -0,3 Mrd. €. Die Eigenkapitalrendite belief sich auf 22,3 (i. V. 9,8) %. Die Entwicklung des Value Added war hauptsächlich auf das um 2,1 Mrd. € höhere Ergebnis zurückzuführen. Gegenläufig wirkte der Anstieg des durchschnittlich gebundenen Eigenkapitals, das sich trotz der Entkonsolidierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts um 1,1 Mrd. € erhöhte.

B.11

Value Added

	2021	2020	21/20
in Millionen €			Veränderung
Mercedes-Benz Group	18.936	-591	+19.527
Mercedes-Benz Cars & Vans	9.566	1.239	+8.327
Mercedes-Benz Mobility	1.634	-316	+1.950

B.12

Überleitung zum Net Operating Profit

	2021	2020	21/20
in Millionen €			Veränderung
Mercedes-Benz Cars & Vans	13.626	5.172	+8.454
Mercedes-Benz Mobility	3.493	1.436	+2.057
EBIT der Segmente	17.119	6.608	+10.511
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ¹	12.401	72	+12.329
Ertragsteuern ²	-4.822	-1.964	-2.858
Sonstige Überleitung ²	-1.090	-517	-573
Net Operating Profit			
Mercedes-Benz Group	23.608	4.199	+19.409

¹ Bereinigt um das darin enthaltene Zinsergebnis nach Steuern.

² Soweit nicht Mercedes-Benz Mobility zugeordnet.

B.13

Net Assets (Durchschnitt)

	2021	2020	21/20
in Millionen €			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars & Vans	33.835	32.768	+3
Mercedes-Benz Mobility ¹	15.681	14.601	+7
Net Assets der Segmente	49.516	47.369	+4
Daimler Trucks & Buses ²	7.625	9.513	-20
At-equity bewertete Finanzinvestitionen ³	1.456	463	+214
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ⁴	131	2.088	-94
Sonstige Überleitung ⁴	-331	436	-

Net Assets

Mercedes-Benz Group	58.397	59.869	-2
----------------------------	---------------	--------	----

1 Eigenkapital.

2 Ehemaliges Segment Daimler Trucks & Buses. Für das abgespaltene Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft wurden für das vierte Quartal 2021 keine Werte mehr berücksichtigt.

3 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

4 Soweit nicht Mercedes-Benz Mobility zugeordnet.

B.14

Net Assets (Nettovermögen) der Mercedes-Benz Group zum Jahresende

	2021	2020	21/20
in Millionen €			Veränd. in %
Net Assets ¹			
Immaterielle Vermögenswerte	14.387	15.686	-8
Sachanlagen	27.497	34.904	-21
Vermietete Gegenstände	14.400	17.949	-20
Vorräte	20.976	25.298	-17
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.875	9.929	-31
Abzgl. Rückstellungen für sonstige Risiken	-15.097	-19.396	-22
Abzgl. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-9.670	-11.605	-17
Abzgl. übrige Vermögenswerte und Schulden	-14.393	-33.092	-57
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ¹	-1.815	2.116	-
Eigenkapital			
Mercedes-Benz Mobility	14.448	14.315	+1
Mercedes-Benz Group	57.608	56.104	+3

1 Soweit nicht Mercedes-Benz Mobility zugeordnet.

Finanzlage

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

Das **Kapitalstrukturmanagement** gestaltet die Kapitalstruktur des Konzerns und seiner Tochtergesellschaften. Die Kapitalausstattung der Mobility-, Produktions-, Vertriebs- oder Finanzierungsgesellschaften von der Mercedes-Benz Group wird nach den Grundsätzen kosten- und risikooptimaler Finanz- und Kapitalausstattung vorgenommen.

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

Nutzfahrzeuggeschäfts vereinbarten Veräußerungs-Sperrfrist von zwölf Monaten im Krisenfall zur Verfügung stehen.

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

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

Das **Management von Pensionsvermögen (Planvermögen)** beinhaltet die Anlage des Vermögens, das zur Deckung der Pensionsverpflichtungen vorgehalten wird. Die Planvermögen sind rechtlich vom Unternehmensvermögen separiert und überwiegend in Fonds investiert; sie stehen nicht für allgemeine Unternehmenszwecke zur Verfügung. Die Planvermögen sind ausgehend von der erwarteten Entwicklung der Pensionsverpflichtungen mithilfe einer Risiko-Rendite-Optimierung auf verschiedene Anlageklassen gestreut, beispielsweise Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, alternative Investments und Immobilien. Den Erfolg der Vermögensanlage misst der Konzern mit festgelegten

Referenzindizes. Über eine konzernweite Richtlinie werden die Risiken der Kapitalanlage limitiert. Darüber hinaus bestehen lokale Regelungen für das Risikomanagement der einzelnen Planvermögen. Zusätzliche Informationen zu den Pensionsplänen und ähnlichen Verpflichtungen enthält [Anmerkung 23](#) des Konzernanhangs.

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

Das **Management von Länderrisiken** beinhaltet mehrere Risikoaspekte: das Risiko aus Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften und Joint Ventures, das Risiko aus grenzüberschreitenden Finanzierungen von Konzerngesellschaften in Risikoländern sowie das Risiko aus dem direkten Verkauf an Kunden in diesen Ländern. Die

Mercedes-Benz Group verfügt über ein internes Ratingssystem, bei dem alle Länder, in denen die Mercedes-Benz Group operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Risiken aus grenzüberschreitenden Forderungen werden teilweise abgesichert durch Akkreditive und Bankgarantien zugunsten der Mercedes-Benz Group AG und anderer Konzerngesellschaften. Ferner wird im Rahmen eines internen Komitees die Höhe von Hartwährungsportfolios bei Mercedes-Benz Mobility-Gesellschaften in Risikoländern festgelegt und begrenzt.

Weitergehende Informationen zum Management der Marktpreis-, Kreditausfall- und Liquiditätsrisiken enthält [Anmerkung 34](#) des Konzernanhangs.

Cash Flow aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten

Die Konzern-Kapitalflussrechnung zeigt die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten. Auch der Free Cash Flow des Industriegeschäfts zeigt die Summe der fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten. Die aufgegebenen Aktivitäten umfassen jeweils die Cash Flows der abgespaltenen und ausgegliederten Gesellschaften bis zum Vollzug der Abspaltung am 9. Dezember 2021.

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten** [↗ B.15](#) belief sich im Jahr 2021 auf 24,5 (i. V. 22,3) Mrd. €. Im Vergleich zur Vorjahresperiode, die durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie stark belastet war, verbesserte sich das operative Geschäft im Jahr 2021 deutlich. Zudem ergaben sich positive Effekte aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft.

Negative Effekte resultierten hingegen aus der Entwicklung des Working Capitals, im Wesentlichen durch den Vorratsaufbau aufgrund von Lieferengpässen bei Halbleiterkomponenten. Zudem stiegen die gezahlten Ertragsteuern im Vergleich zur Vorjahresperiode, die sich aus der deutlichen Verbesserung des operativen Geschäftsverlaufs im Berichtszeitraum ergaben.

Des Weiteren wirkten die im März 2021 getätigten Zahlungen von 0,9 Mrd. €, die infolge der im Vorjahr mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im

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

In den sonstigen zahlungsunwirksamen Erträgen und Aufwendungen wirkt im Wesentlichen das Entkonsolidierungsergebnis aus der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts (9,2 Mrd. €).

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten** [↗ B.15](#) ergab sich ein Mittelabfluss von 6,2 (i. V. 6,4) Mrd. €. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus dem nach dem Vollzug der Abspaltung erfolgten Zahlungsmittelzufluss von 6,9 Mrd. € aus der Rückführung der Darlehen der Daimler Truck Group für die Finanzierung der Kaufpreise der vor der Abspaltung und Ausgliederung übertragenen Teile des im Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft enthaltenen Finanzdienstleistungsgeschäfts. Des Weiteren beeinflussten die rückläufigen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte den Cash Flow der Investitionstätigkeit positiv. Außerdem wirkten 0,6 Mrd. € im Zusammenhang mit dem partiellen Verkauf der Anteile an cellcentric an die Volvo Group positiv im Cash Flow der Investitionstätigkeit. Die Erlöse aus dem Verkauf, die im März 2021 vereinnahmt wurden, werden auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans und das ehemalige Segment Daimler Trucks & Buses aufgeteilt. Gegenläufig wirkte der Zahlungsmittelabfluss aus der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts (5,5 Mrd. €) und höhere Investitionen in verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen.

Aus dem **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten** [↗ B.15](#) resultierte im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss von 19,1 (i. V. 10,7) Mrd. €. Der Anstieg im Vergleich zur Vorjahresperiode ist im Wesentlichen auf eine geringere Nettoaufnahme von Finanzierungsverbindlichkeiten aufgrund der positiven Liquiditätssituation und die im Vergleich zum Vorjahr höhere Dividendenzahlung an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG zurückzuführen. Seit dem 31. Dezember 2020 stiegen die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente unter Berücksichtigung von Wechselkurseffekten um 0,1 Mrd. €. Die Liquidität, die zusätzlich die verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen umfasst, erhöhte sich um 1,3 Mrd. € auf 30,8 Mrd. €.

B.15

Verkürzte Kapitalflussrechnung ¹	Mercedes-Benz Group		Industriegeschäft		Mercedes-Benz Mobility	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
in Millionen €						
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	23.048	18.883	20.344	16.152	2.704	2.731
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	28.775	6.339	25.290	4.913	3.485	1.426
Abschreibungen/Wertminderungen	6.980	8.957	6.837	8.653	143	304
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-12.198	-705	-12.315	-1.147	117	442
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva						
Vorräte	-2.561	2.039	-3.067	1.941	506	98
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	120	1.339	245	901	-125	438
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.574	-299	1.451	-285	123	-14
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	3.879	2.397	-50	-41	3.929	2.438
Vermietete Fahrzeuge	1.428	1.822	-1.615	-122	3.043	1.944
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-1.261	653	-547	1.227	-714	-574
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.625	1.783	1.625	1.782	-	1
Gezahlte Ertragsteuern	-3.812	-1.993	-2.361	-806	-1.451	-1.187
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	24.549	22.332	15.493	17.016	9.056	5.316
Zugänge zu Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-7.320	-8.560	-7.181	-8.472	-139	-88
Erwerb und Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	220	-402	-34	-404	254	2
Erwerb und Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-1.309	2.149	-1.245	1.929	-64	220
Rückzahlung der Finanzierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	6.853	-	6.853	-	-	-
Abgehende Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-5.489	-	-5.254	-	-235	-
Sonstige Ein- und Auszahlungen	819	392	802	338	17	54
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.226	-6.421	-6.059	-6.609	-167	188
Veränderung der Finanzierungsverbindlichkeiten	-17.200	-9.503	-13.455	-12.045	-3.745	2.542
Dividendenzahlungen	-1.810	-1.245	-1.775	-1.231	-35	-14
Sonstige Transaktionen mit Anteilseignern	-49	1	-49	-12	-	13
Interne Eigenkapital- und Finanzierungstransaktionen	-	-	2.746	7.966	-2.746	-7.966
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-19.059	-10.747	-12.533	-5.322	-6.526	-5.425
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	870	-999	789	-893	81	-106
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	23.182	23.048	18.034	20.344	5.148	2.704
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte zum Jahresende	62	0	0	0	62	0

¹ In der Konzern-Kapitalflussrechnung werden die konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt. Die Cash Flows der fortgeführten und der aufgegebenen Aktivitäten sind in Anmerkung 3 des Konzernanhangs ersichtlich. Eine Überleitung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten ist ebenfalls in Anmerkung 3 des Konzernanhangs enthalten.

Die von der Mercedes-Benz Group verwendete Messgröße für die Finanzkraft der industriellen Aktivitäten ist der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** [↗ B.16](#), 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 verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen werden herausgerechnet, da diese Wertpapiere der Liquidität zugeordnet sind und deren Veränderung daher nicht Bestandteil des Free Cash Flows des Industriegeschäfts ist. Demgegenüber werden Effekte im Zusammenhang mit der Abbildung der Nutzungsrechte, die aus der Leasingnehmerbilanzierung resultieren und im Wesentlichen zahlungsunwirksam sind, im Free Cash Flow des Industriegeschäfts berücksichtigt.

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

B.16

Free Cash Flow des Industriegeschäfts aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten

	2021	2020	21/20
in Millionen €			Veränderung
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	15.493	17.016	-1.523
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.059	-6.609	+550
Veränderung der verzinslichen Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	1.245	-1.929	+3.174
Nutzungsrechte	-495	-351	-144
Rückzahlung der Finanzierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-6.853	-	-6.853
Abgehende Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	5.254	-	+5.254
Übrige Anpassungen	21	132	-111
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	8.606	8.259	+347
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	1.661	595	+1.066
Restrukturierungsmaßnahmen	754	301	+453
M&A-Transaktionen	-139	-	-139
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	10.882	9.155	+1.727

Der **Free Cash Flow aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten des Industriegeschäfts** belief sich im Jahr 2021 auf 8,6 Mrd. € und lag damit auf dem Niveau des Vorjahreswerts von 8,3 Mrd. €. Der Free Cash Flow des Industriegeschäfts übertraf sowohl die im Lagebericht zum 31. Dezember 2020 getroffene Prognose, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts deutlich unter dem Vorjahreswert liegen dürfte, als auch die im Prognosebericht zum 30. September 2021 angepasste Erwartung eines Free Cash Flows des Industriegeschäfts leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

Der leichte Anstieg des Free Cash Flows im Industriegeschäft um 0,3 Mrd. € auf 8,6 Mrd. € ist insbesondere geprägt durch eine gegenüber dem Vorjahr deutliche Verbesserung des operativen Geschäftsverlaufs, während die Vorjahresperiode durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie stark belastet war. Des Weiteren beeinflussten sowohl die rückläufigen Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, als auch der Zahlungsmittelzufluss von 0,6 Mrd. € im Zusammenhang mit dem partiellen Verkauf der Anteile an cellcentric an die Volvo Group den Free Cash Flow des Industriegeschäfts positiv. Negative Effekte resultierten hingegen aus der Entwicklung des Working Capitals, im Wesentlichen durch den Vorratsaufbau aufgrund von Lieferengpässen bei Halbleiterkomponenten. Zudem stiegen die gezahlten Ertragsteuern im Vergleich zur Vorjahresperiode, die sich aus der deutlichen Verbesserung des operativen Geschäftsverlaufs im Berichtszeitraum ergaben. Des Weiteren wirkten die im März 2021 getätigten Zahlungen von 0,9 Mrd. €, die infolge der im Vorjahr mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge stehen und weitere damit zusammenhängende Auszahlungen. Im Berichtszeitraum wurden Zahlungen für die Personalkostenoptimierungsprogramme geleistet, die aus den vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung resultierten. Im Vorjahreszeitraum war der Free Cash Flow des Industriegeschäfts durch Zahlungen belastet, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios für die anstehende Beendigung der Produktion der X-Klasse im ersten Quartal 2020 geleistet wurden.

Zur transparenteren Darstellung des laufenden Geschäfts wird zudem ein **bereinigter Free Cash Flow aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten des Industriegeschäfts** ermittelt und berichtet [↗ B.16](#). In den Bereinigungen aus rechtlichen Verfahren sind Zahlungen des Industriegeschäfts enthalten, die im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und den damit zusammenhängenden Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge stehen. Hier wirkten insbesondere die im März 2021 in diesem Zusammenhang getätigten Zahlungen. Die Bereinigungen aus Restrukturierungsmaßnahmen beinhalten im Berichtszeitraum Zahlungen für die Personalkostenoptimierungsprogramme und im Vorjahr die Zahlungen, die im Rahmen der Überprüfung und Priorisierung des Produktportfolios geleistet wurden. Die Bereinigungen aus M&A-Transaktionen umfassen die zahlungswirksamen Effekte im Zusammenhang mit dem partiellen Verkauf der Anteile an cellcentric an die Volvo Group und aus der Übernahme des britischen Elektromotorenspezialisten YASA Limited. Insgesamt war für den bereinigten Free Cash Flow des Industriegeschäfts ein Zahlungsmittelzufluss von 10,9 (i. V. 9,2) Mrd. € zu verzeichnen.

Im Jahr 2021 führte der **Free Cash Flow aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten der Mercedes-Benz Group** zu einem Mittelzufluss von 17,6 (i. V. 13,4) Mrd. €. Neben den Effekten aus dem Free Cash Flow des Industriegeschäfts ist der Free Cash Flow der Mercedes-Benz Group insbesondere durch das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft von Mercedes-Benz Mobility beeinflusst.

Neben der Ableitung auf Grundlage der veröffentlichten Cash Flows aus der Geschäfts- und Investitionstätigkeit kann der **Free Cash Flow des Industriegeschäfts** auf Basis der Cash Flows vor Zinsen und Steuern (CFBIT) des automobilen Segments abgeleitet werden. Die Überleitung vom CFBIT von Mercedes-Benz Cars & Vans zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts umfasst darüber hinaus die gezahlten Ertragsteuern und Zinsen des Segments Mercedes-Benz Cars & Vans. Die übrigen Überleitungsposten beinhalten neben den Sachverhalten, die dem Industriegeschäft zuzuordnen sind, aber nicht von Mercedes-Benz Cars & Vans verantwortet werden, insbesondere den Free Cash Flow des ehemaligen Segments Daimler Trucks & Buses. In der

Tabelle [7 B.17](#) wird die Überleitung vom CFBIT von Mercedes-Benz Cars & Vans zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts dargestellt.

Der **CFBIT des automobilen Segments** leitet sich aus dem EBIT und der Veränderung der Net Assets ab und enthält auch die Zugänge der Nutzungsrechte. Die Tabelle [7 B.18](#) zeigt für Mercedes-Benz Cars & Vans die Zusammensetzung des CFBIT. In der Zeile »Übrige« wirken vor allem die Auszahlungen für die Begleichung von in Vorjahren ergebniswirksam aufgebauten Verbindlichkeiten und Rückstellungen, im Wesentlichen im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren und aus Personal- und Umsatzsteuersachverhalten und die Eliminierung des im EBIT enthaltenen Ergebniseffekts aus dem Verkauf von cellcentric.

In der Tabelle [7 B.19](#) wird die Überleitung vom CFBIT zum **bereinigten CFBIT** sowie die **bereinigte Cash Conversion Rate** dargestellt. Mercedes-Benz Cars & Vans lag mit einer bereinigten Cash Conversion Rate von 0,9 innerhalb der im Lagebericht zum 31. Dezember 2020 vorhergesagten Bandbreite einer bereinigten Cash Conversion Rate zwischen 0,7 bis 0,9 sowie innerhalb der zum 30. September 2021 angepassten Bandbreite von 0,8 bis 1,0.

Für das Jahr 2021 betrug der auf die fortgeführten Aktivitäten entfallende Free Cash Flow des Industriegeschäfts 7,9 Mrd. €. Dieser wurde auf Basis des CFBIT von Mercedes-Benz Cars & Vans unter Berücksichtigung der auf dieses Segment entfallenden Ertragsteuern und Zinsen und weiterer Überleitungsposten, die dem Industriegeschäft zuzuordnen sind, aber nicht von Mercedes-Benz Cars & Vans verantwortet werden, ermittelt.

B.17

Überleitung vom CFBIT zum Free Cash Flow des Industriegeschäfts aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten

	2021	2020
in Millionen €		
CFBIT Mercedes-Benz Cars & Vans	10.170	7.048
Gezahlte/erstattete Ertragsteuern	-1.870	-401
Gezahlte/erhaltene Zinsen	-164	93
Übrige Überleitungsposten	470	1.519
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	8.606	8.259

B.18

CFBIT

	Mercedes-Benz Cars & Vans	
	2021	2020
in Millionen €		
EBIT	13.626	5.172
Veränderung im Working Capital	-698	1.560
Nettofinanzinvestitionen	-118	-301
Nettoinvestitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-6.095	-7.567
Abschreibungen/Wertminderungen	6.176	7.303
Übrige	-2.721	881
CFBIT	10.170	7.048

B.19

Überleitung zum bereinigten CFBIT

	Mercedes-Benz Cars & Vans	
	2021	2020
in Millionen €		
CFBIT	10.170	7.048
Rechtliche Verfahren (und damit zusammenhängende Maßnahmen)	1.658	568
Restrukturierungsmaßnahmen	557	301
M&A-Transaktionen	-90	-
Bereinigter CFBIT	12.295	7.917
Bereinigtes EBIT	13.914	6.802
Bereinigte Cash Conversion Rate¹	0,9	1,2

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

Die **Netto-Liquidität des Industriegeschäfts** [↗ B.20](#) errechnet sich als Bestand der bilanziell ausgewiesenen Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und der in das Liquiditätsmanagement einbezogenen verzinslichen Wertpapiere und ähnlichen Geldanlagen abzüglich des währungsgesicherten Rückzahlungsbetrags der Finanzierungsverbindlichkeiten.

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

B.20

Netto-Liquidität des Industriegeschäfts

	31.12.2021	31.12.2020	21/20
in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	18.034	20.344	-2.310
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	6.591	5.468	+1.123
Liquidität	24.625	25.812	-1.187
Finanzierungsverbindlichkeiten	-3.877	-9.168	+5.291
Verbindlichkeiten aus der Refinanzierung Interner Händler	-36	-	-36
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	293	1.211	-918
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-3.620	-7.957	+4.337
Netto-Liquidität	21.005	17.855	+3.150

Seit dem 31. Dezember 2020 erhöhte sich die Netto-Liquidität des Industriegeschäfts um 3,2 Mrd. € auf 21,0 Mrd. €. Der Anstieg ist insbesondere auf den positiven Free Cash Flow des Industriegeschäfts sowie auf positive Wechselkurseffekte zurückzuführen, der durch die Zahlung der Dividende an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG teilweise kompensiert wurde. Gegenläufig wirkte zudem die abgehende Netto-Liquidität des Industriegeschäfts des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts in Höhe von 5,9 Mrd.€.

Die auf Konzernebene vor allem aus der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts resultierende Netto-Verschuldung hat sich auch aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts gegenüber dem 31. Dezember 2020 um 20,4 Mrd. € auf 94,8 Mrd. € verringert. [↗ B.21](#)

B.21

Netto-Verschuldung der Mercedes-Benz Group

	31.12.2021	31.12.2020	21/20
in Millionen €			Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente	23.182	23.048	+134
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.579	6.397	+1.182
Liquidität	30.761	29.445	+1.316
Finanzierungsverbindlichkeiten	-125.905	-145.842	+19.937
Marktbewertung und Währungsabsicherung für Finanzierungsverbindlichkeiten	327	1.224	-897
Finanzierungsverbindlichkeiten (nominal)	-125.578	-144.618	+19.040
Netto-Verschuldung	-94.817	-115.173	+20.356

Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2021 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 2,7 (i. V. 2,8) Mrd. €.

In 2019 gliederte die Mercedes-Benz Group AG Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten des Segments Mercedes-Benz Cars & Vans in die Mercedes-Benz AG sowie des Segments Daimler Trucks & Buses in die Daimler Truck AG aus. Durch die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts ergibt sich ein konzernexternes Nachhaftungsverhältnis gemäß § 133 Abs. 1, Abs. 3 UmwG.

Im Rahmen seiner gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist der Konzern zudem **sonstige finanzielle Verpflichtungen** eingegangen, die über die in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021 ausgewiesenen Verbindlichkeiten hinausgehen. Diese betreffen vertragliche Verpflichtungen zum Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen sowie unwiderrufliche Kreditzusagen.

Detaillierte Informationen zu Eventualverbindlichkeiten und sonstigen finanziellen Verpflichtungen können den **Anmerkungen 32** des Konzernanhangs entnommen werden.

Refinanzierung

Die von der Mercedes-Benz Group im Jahr 2021 durchgeführten Finanzierungen dienten vor allem der Refinanzierung des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts. Die Mercedes-Benz Group nutzte dafür ein breites Spektrum von unterschiedlichen Finanzierungsinstrumenten in verschiedenen Währungen und Märkten. Diese beinhalten Bankkredite, kurzfristige Schuldverschreibungen im Geldmarktbereich (Commercial Paper), Anleihen mit mittleren und langen Laufzeiten im Kapitalmarkt, Schuldscheindarlehen, die Kundeneinlagen bei der Mercedes-Benz Bank sowie die Verbriefung von Kundenforderungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts (Asset-Backed-Securities).

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

Die Situation an den Anleihemärkten wurde im Berichtsjahr maßgeblich durch die COVID-19-Pandemie beeinflusst. Die unterstützenden Maßnahmen der Politik und der Notenbanken in Verbindung mit teilweise starkem Wirtschaftswachstum führten dazu, dass die Risikoaufschläge für Unternehmen mit einem Rating im Investment-Grade-Bereich auf weitgehend moderatem Niveau verblieben.

Im Berichtszeitraum deckte der Konzern seinen Refinanzierungsbedarf insbesondere durch die Emission von Anleihen. Darunter jeweils eine sogenannte Benchmark-Emission (Anleihe mit hohem Nominalvolumen) durch die Daimler Finance North America LLC im US-Dollar-Raum bzw. die Mercedes-Benz Group AG in Form einer »grünen Anleihe« im Euro-Markt. Weitere

Informationen zur »grünen Anleihe« finden sich im Kapitel »Nachhaltigkeit bei der Mercedes-Benz Group«.
[➔ B.22](#)

Am chinesischen Kapitalmarkt konnte die Daimler International Finance B.V. drei Anleihen, sogenannte Panda Bonds, mit einem Gesamtvolumen von 12,0 Mrd. CNY platzieren. Darüber hinaus wurde im Konzern eine Vielzahl kleinerer Anleihen in verschiedenen Währungen und Märkten begeben.

Im Jahr 2021 hat der Konzern zudem in geringem Umfang auch **Commercial-Paper-Emissionen** durchgeführt.

Im Berichtsjahr wurden **Asset-Backed-Securities (ABS)** in weltweit neun Ländern emittiert. In den USA wurde im Jahr 2021 in fünf Transaktionen ein Refinanzierungsvolumen über insgesamt 8,2 Mrd. USD generiert. Darüber hinaus wurde in Deutschland eine ABS-Anleihe mit einem Refinanzierungsvolumen von über 0,7 Mrd. € emittiert. Des Weiteren wurden in China vier ABS-Transaktionen mit einem Gesamtvolumen von 24,9 Mrd. CNY durchgeführt. Auch in Kanada, Australien, Großbritannien, Japan, Italien und den Niederlanden konnten ABS-Transaktionen erfolgreich bei Investoren platziert werden.

Eine weitere wichtige Säule der Refinanzierung waren auch im Jahr 2021 **Bankkredite**. Diese Kredite wurden sowohl von global agierenden Banken als auch von national operierenden Banken bereitgestellt. Kreditgeber waren zudem supranationale Banken (beispielsweise die Europäische Investitionsbank).

Seit Juli 2018 steht der Mercedes-Benz Group eine mit einem Konsortium internationaler Banken geschlossene syndizierte **Kreditlinie** mit einem Volumen von 11 Mrd. € zur Verfügung. Nach Ausübung einer Verlängerungsoption um ein weiteres Jahr gewährt sie der Mercedes-Benz Group zusätzliche finanzielle Flexibilität bis zum Jahr 2025. Die Mercedes-Benz Group beabsichtigt derzeit nicht, die Kreditlinie in Anspruch zu nehmen.

Die Buchwerte der wesentlichen Refinanzierungsinstrumente sowie die gewogenen Durchschnittszinssätze sind in Tabelle [➔ B.23](#) dargestellt. Diese entfallen zum 31. Dezember 2021 überwiegend auf die folgenden

Währungen: 48 % auf Euro, 23 % auf US-Dollar, 13 % auf Chinesische Renminbi, 3 % auf Britische Pfund, 3 % auf Kanadische Dollar und 2 % auf Japanische Yen.

Zum 31. Dezember 2021 betrugen die in der Konzernbilanz ausgewiesenen gesamten Finanzierungsverbindlichkeiten 125,8 (i. V. 145,8) Mrd. €.

Detaillierte Informationen zu den Beträgen und Laufzeiten der wesentlichen Posten der Finanzierungsverbindlichkeiten können den [Anmerkungen 25 und 34](#) des Konzernanhangs entnommen werden. [Anmerkung 34](#) des Konzernanhangs gibt zudem Auskunft über die Fälligkeiten der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten.

B.22

Benchmark-Emissionen

Emittentin	Volumen	Monat der Emission	Fälligkeit
Daimler Finance North America LLC	1.500 Mio. USD	03.2021	03.2024
Daimler Finance North America LLC	1.000 Mio. USD	03.2021	03.2026
Daimler Finance North America LLC	500 Mio. USD	03.2021	03.2031
Mercedes-Benz Group AG	1.000 Mio. €	03.2021	03.2033

B.23

Refinanzierungsinstrumente

	Durchschnittszinssätze		Buchwerte	
	31.12.2021	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2020
	in %		in Millionen €	
Anleihen und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	1,56	1,60	84.769	93.230
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2,54	2,25	23.997	32.391
Einlagen aus Direktbankgeschäft	0,25	0,40	13.591	14.516

Rating

Im Jahr 2021 hoben drei der vom Konzern beauftragten Agenturen das Kreditrating der Mercedes-Benz Group AG an. S&P Global Ratings, Fitch Ratings und DBRS erhöhten ihre Einstufung des langfristigen Ratings um jeweils eine Bewertungsstufe. DBRS verbesserte gleichzeitig das Kurzfrustrating um eine Stufe. Die Langfrist- und Kurzfrustratings der Mercedes-Benz Group AG beziehungsweise ihrer Finanzgesellschaften bei Moody's Investors Service und Scope Ratings blieben im Jahresverlauf 2021 unverändert. Moody's setzte zum Ende des Geschäftsjahres den Ausblick für das Langfrustrating von »stabil« auf »positiv«. Damit verfügte die Mercedes-Benz Group AG zum Jahresende 2021 bei allen fünf Agenturen über ein solides Kreditrating im A-Bereich. [↗ B.24](#)

B.24

Rating

	Ende 2021	Ende 2020
Langfristiges Rating		
S&P	A-	BBB+
Moody's	A3	A3
Fitch	A-	BBB+
Scope	A	A
DBRS	A (low)	BBB (high)
Kurzfristiges Rating		
S&P	A-2	A-2
Moody's	P-2	P-2
Fitch	F1	F1
Scope	S-1	S-1
DBRS	R-1 (low)	R-2 (high)

Am 27. Juli 2021 hatte **S&P Global Ratings** (S&P) das langfristige Unternehmensrating der Mercedes-Benz Group AG von BBB+ auf A- mit stabilem Ausblick hochgestuft. Das Kurzfrustrating blieb mit A-2 unverändert. S&P begründete diese Maßnahme im Wesentlichen mit dem besser als erwarteten Free Cash Flow und der guten Ergebnisentwicklung. S&P geht davon aus, dass eine beschleunigte Umstellung auf Elektrofahrzeuge bei Mercedes-Benz Cars die Marktposition im Lauf der Zeit stärken kann.

Am 5. November 2021 hob **Fitch Ratings** (Fitch) das langfristige Emittenten-Rating von BBB+ auf A- mit stabilem Ausblick für die Mercedes-Benz Group AG an. Das Kurzfrustrating blieb mit F1 unverändert. Fitch begründete diesen Schritt mit der sich rasch erholenden Profitabilität des Konzerns und der Erwartung, dass diese nachhaltig steigen wird. Ebenso wird sich der Free Cash Flow nach Einschätzung von Fitch strukturell verbessern.

Am 18. November 2021 stufte die kanadische Agentur **DBRS** das Langfrustrating der Mercedes-Benz Group AG und ihrer in das Rating einbezogenen Tochtergesellschaften von BBB (high) auf A (low) mit stabilem Ausblick hoch. Gleichzeitig hob DBRS das Kurzfrustrating von R-2 (high) auf R-1 (low) an. DBRS begründete diese Veränderung mit der verbesserten Geschäftsrisikoeinschätzung als Folge der Abspaltung der Mehrheitsbeteiligung an Daimler Truck. Darüber hinaus habe sich auch die finanzielle Risikobeurteilung des Konzerns aufgrund der guten Ergebnisentwicklung verbessert.

Moody's Investors Service (Moody's) änderte den Ausblick für das Langfrustrating am 7. Dezember 2021 von »stabil« auf »positiv« und bestätigte gleichzeitig die Langfrist- und Kurzfrustratings der Mercedes-Benz Group AG und ihrer in das Rating einbezogenen Tochtergesellschaften mit A3 und P-2. Moody's begründete diesen Schritt mit den verbesserten Margen des Pkw- und Transportergeschäfts, der Umstellung des Produktportfolios auf emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge im Rahmen der neuen Konzernstrategie sowie der reduzierten finanziellen Verschuldung.

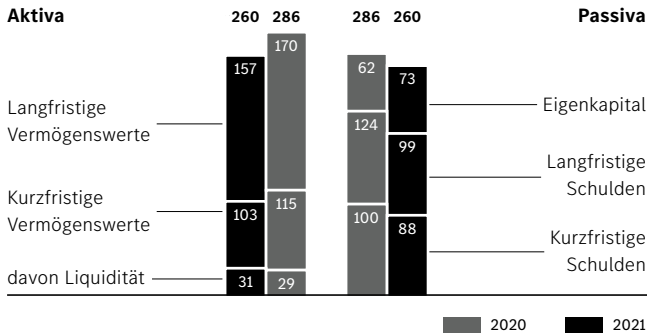
Vermögenslage

B.25

Verkürzte Bilanz	Mercedes-Benz Group		Industriegeschäft		Mercedes-Benz Mobility	
	31. Dezember		31. Dezember		31. Dezember	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
in Millionen €						
Aktiva						
Immaterielle Vermögenswerte	15.005	16.399	14.386	15.686	619	713
Sachanlagen	27.859	35.246	27.497	34.904	362	342
Vermietete Gegenstände	44.471	47.552	14.400	17.949	30.071	29.603
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	80.625	96.185	-83	-83	80.708	96.268
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	13.588	5.189	13.117	4.443	471	746
Vorräte	21.466	26.444	20.976	25.298	490	1.146
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.673	10.649	6.875	9.929	798	720
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23.120	23.048	18.034	20.344	5.086	2.704
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.579	6.397	6.591	5.468	988	929
davon kurzfristig	6.706	5.356	6.289	5.165	417	191
davon langfristig	873	1.041	302	303	571	738
Übrige finanzielle Vermögenswerte	6.260	6.924	-8.207	-10.862	14.467	17.786
Sonstige Vermögenswerte	9.043	11.704	-152	1.396	9.195	10.308
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	3.142	-	201	-	2.941	-
Summe Aktiva	259.831	285.737	113.635	124.472	146.196	161.265
Passiva						
Eigenkapital	73.167	62.248	58.719	47.933	14.448	14.315
Rückstellungen	21.321	32.520	20.385	31.323	936	1.197
Finanzierungsverbindlichkeiten	125.843	145.842	3.877	9.168	121.966	136.674
davon kurzfristig	52.300	59.303	-17.893	-18.717	70.193	78.020
davon langfristig	73.543	86.539	21.770	27.885	51.773	58.654
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.655	12.378	9.670	11.605	985	773
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	7.805	8.598	5.089	5.532	2.716	3.066
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	9.909	12.956	9.567	12.598	342	358
Sonstige Schulden	10.962	11.195	6.282	6.313	4.680	4.882
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	169	-	46	-	123	-
Summe Passiva	259.831	285.737	113.635	124.472	146.196	161.265

B.26

Bilanzstruktur Mercedes-Benz Group in Milliarden €



B.27

Abgegangene Vermögenswerte und Schulden Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft

in Millionen €

Immaterielle Vermögenswerte	1.773
Sachanlagen	8.058
Vermietete Gegenstände	3.887
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15.759
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	1.406
Vorräte	8.132
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.354
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.489
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	145
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.070
Übrige Vermögenswerte	2.868
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2.636
Rückstellungen für sonstige Risiken	4.662
Finanzierungsverbindlichkeiten	7.801
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.879
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.724
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.344
Sonstige Schulden	1.504

B.28

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft

31. Dezember 2021	
in Millionen €	
Vermietete Gegenstände	533
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	2.228
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	62
Übrige finanzielle Vermögenswerte	179
Übrige Vermögenswerte	140
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	3.142
Finanzielle Verbindlichkeiten	107
Übrige Schulden	62
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	169

Die **Bilanzsumme** des Konzerns ging im Vergleich zum 31. Dezember 2020 von 285,7 Mrd. € auf 259,8 Mrd. € zurück; dies entspricht einem Rückgang von 9 %. Währungsbereinigt war ein Rückgang von 34,9 Mrd. € zu verzeichnen; die Wechselkurseffekte betrugen 9,0 Mrd. €. Von der Bilanzsumme entfielen 146,2 (i. V. 161,3) Mrd. € auf Mercedes-Benz Mobility; dies entspricht 56 % aller Vermögenswerte im Konzern (i. V. 56 %).

Tabelle [B.25](#) zeigt die verkürzte Bilanz der Mercedes-Benz Group sowie des Industriegeschäfts und Mercedes-Benz Mobility.

Der Anteil der kurzfristigen Vermögenswerte an der Bilanzsumme lag mit 40 % auf dem Niveau des Vorjahres. Der Anteil der kurzfristigen Schulden an der Bilanzsumme lag mit 34 % leicht unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 35 %).

Grafik [B.26](#) zeigt die Bilanzstruktur nach Fristigkeiten.

Die strukturellen Veränderungen in der Bilanz sind im Wesentlichen eine Folge der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts zum 9. Dezember 2021 (siehe Tabelle [B.27](#)). Weitere Vermögenswerte und Schulden des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts, die im Jahr 2022 übertragen werden sollen, werden – soweit die Kriterien des IFRS 5 erfüllt sind – zum 31. Dezember

2021 als Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Zur Veräußerung bestimmte Schulden dargestellt (siehe Tabelle [7 B.28](#)).

Die **Vermieteten Gegenstände** und **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** reduzierten sich insgesamt auf 125,1 (i. V. 143,7) Mrd. €; währungsbereinigt war ein Rückgang von 24,7 Mrd. € zu verzeichnen. Der Anteil des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts an der Bilanzsumme lag mit 48 % unter dem Vorjahresniveau (i. V. 50 %). Zum 31. Dezember 2021 weist der Konzern bzw. Mercedes-Benz Mobility 1,6 Mrd. € Finanzierungsleasingverträge in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen und 1,1 Mrd. € Nutzungsrechte in den Vermieteten Gegenständen aus, die im Zusammenhang mit Leasingverträgen gegenüber den Gesellschaften der Daimler Truck Group stehen.

Die **At-equity bewerteten Finanzinvestitionen** erhöhten sich auf 13,6 (i. V. 5,2) Mrd. €. Die im Konzern verbleibende Beteiligung von 35 % an der Daimler Truck Holding AG wird seit 10. Dezember 2021 nach der Equity-Methode bewertet und hatte am 31. Dezember 2021 einen Buchwert von 8,8 Mrd. €. Daneben umfassen die at-equity bewerteten Finanzinvestitionen die Buchwerte unserer weiteren Beteiligungen, vor allem die Beteiligung an Beijing Benz Automotive Co., Ltd.

Der Bestand an **Verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen** war gegenüber dem 31. Dezember 2020 von 6,4 Mrd. € im Rahmen des Liquiditätsmanagements auf 7,6 Mrd. € gestiegen. 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 **Vorräte** reduzierten sich von 26,4 Mrd. € auf 21,5 Mrd. € im Wesentlichen infolge der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts. Der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 8 % unter dem Vorjahresniveau (i. V. 9 %). Die Vorräte reduzierten sich insbesondere bei den Fertigerzeugnissen, Ersatzteilen und Waren um 4,8 Mrd. € sowie bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen um 0,5 Mrd. €, während die unfertigen Erzeugnissen um 0,3 Mrd. € über dem Vorjahresniveau lagen. Die unterschiedliche Entwicklung innerhalb der Zusammensetzung der Vorräte ist unter anderem auf

Engpässe bei Halbleitern für Fahrzeuge des Segments Mercedes-Benz Cars & Vans zurückzuführen, deren Vorräte 2,0 Mrd. € über dem Vorjahresniveau lagen.

Das **Eigenkapital** des Konzerns erhöhte sich gegenüber dem 31. Dezember 2020 von 62,2 Mrd. € auf 73,2 Mrd. €. Die positiven Effekte aus der Währungsumrechnung trugen hierbei mit 3,0 Mrd. € bei. Der Anstieg des Eigenkapitals resultierte im Wesentlichen aus dem Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten von 11,1 Mrd. € und dem Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern von 12,3 Mrd. € sowie den ergebnisneutral erfassten Gewinnen von 3,6 Mrd. € im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen. Gegenläufig wirkten insbesondere 16,3 Mrd. € aus der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts, die an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG ausgeschüttete Dividende von 1,4 Mrd. € und die ergebnisneutralen Verluste aus der Bewertung der derivativen Finanzinstrumente von 0,9 Mrd. € nach Steuern. Das den Aktionären der Mercedes-Benz Group AG zustehende Eigenkapital erhöhte sich entsprechend auf 72,0 (i. V. 60,7) Mrd. €.

Während bei der Bilanzsumme ein Rückgang zu verzeichnen war, stieg das Eigenkapital gegenüber dem Vorjahr um 18 %. Dementsprechend lag die Eigenkapitalquote des Konzerns mit 26,1 % deutlich über dem Niveau des Vorjahres (i. V. 21,3 %); für das Industriegeschäft belief sich die Eigenkapitalquote auf 47,0 (i. V. 37,3) %. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Eigenkapitalquoten 2020 und 2021 um die tatsächliche beziehungsweise vorgeschlagene Dividendenzahlung bereinigt sind.

Die **Rückstellungen** liegen mit 21,3 Mrd. € deutlich unter dem Vorjahreswert (i. V. 32,5 Mrd. €); der Anteil an der Bilanzsumme liegt mit 8 % ebenfalls unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 11 %). Dabei gingen die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen auf 5,4 (i. V. 12,1) Mrd. € zurück. Der Barwert der Pensionsverpflichtungen sank von 39,9 Mrd. € im Vorjahr auf 28,5 Mrd. € zum 31. Dezember 2021. Dies war mit 8,1 Mrd. € vor allem auf die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts zurückzuführen. Auch der Anstieg der Abzinsungsfaktoren führte zu einem Rückgang des Barwerts der Pensionsverpflichtungen. Der Marktwert der Planvermögen zur

Finanzierung dieser Verpflichtungen ging von 28,9 Mrd. € auf 24,2 Mrd. € zurück. Dem Rückgang der Planvermögen infolge der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts stand die positive Renditeentwicklung der Planvermögen gegenüber.

Darüber hinaus beinhalteten die Rückstellungen die Verpflichtungen für Produktgarantien von 6,8 (i. V. 8,5) Mrd. €, für den Personal- und Sozialbereich von 4,6 (i. V. 4,6) Mrd. €, für Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren von 2,6 (i. V. 4,6) Mrd. € und für übrige Rückstellungen von 1,9 (i. V. 2,7) Mrd. €. In den übrigen Rückstellungen reduzierten sich insbesondere die Rückstellungen für Haftungs- und Prozessrisiken aus den im März 2021 getätigten Zahlungen infolge der im Vorjahr mit den US-Behörden geschlossenen Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge. Im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans erhöhten sich die Rückstellungen für den Personal- und Sozialbereich um 1,1 Mrd. €, unter anderem infolge der vorgesehenen höheren Ergebnisbeteiligung für die Mitarbeiter (0,7 Mrd. €).

Die **Finanzierungsverbindlichkeiten** lagen mit 125,8 Mrd. € unter anderem infolge einer geringeren Nettoaufnahme von Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten deutlich unter dem Niveau des Vorjahres (i. V. 145,8 Mrd. €). Von den Finanzierungsverbindlichkeiten entfallen 53 % auf Anleihen, 19 % auf Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, 15 % auf Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen sowie 11 % auf Einlagen aus dem Direktbankgeschäft. Die am 31. Dezember 2021 vorhandenen Finanzierungsverbindlichkeiten dienen im Wesentlichen dem Refinanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts mit Pkw.

Die **Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen** reduzierten sich im Wesentlichen aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts gegenüber dem 31. Dezember 2020 auf 10,7 (i. V. 12,4) Mrd. €. Gegenläufig erhöhten sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans um 0,8 Mrd. €.

Weitergehende Informationen zu den bilanzierten Vermögenswerten, dem Eigenkapital und den Schulden des Konzerns können der Konzernbilanz [7 D.03](#), der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [7 D.05](#) sowie den jeweiligen Erläuterungen im Konzernanhang entnommen werden.

Tabelle [7 B.29](#) zeigt für das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans die Ableitung der Net Assets. Dabei handelt es sich um die operativen Vermögenswerte und Schulden, die von dem automobilen Segment zu verantworten sind.

B.29

Net Assets Mercedes-Benz Cars & Vans

	31. Dezember	
	2021	2020
in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	14.374	13.991
Sachanlagen	27.516	26.661
Vorräte	21.077	19.117
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.897	6.839
Übrige Segmentvermögenswerte	25.894	24.752
Segmentvermögenswerte	95.758	91.360
davon zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	71	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.600	8.752
Übrige Segmentschulden	50.470	51.416
Segmentschulden	60.070	60.168
davon zur Veräußerung bestimmte Schulden	48	0
Net Assets	35.688	31.192

Mercedes-Benz Group AG

Kurzfassung nach HGB

Ergänzend zur Berichterstattung über die Mercedes-Benz Group wird im Folgenden die Entwicklung der Mercedes-Benz Group AG im Geschäftsjahr 2021 erläutert.

Grundlagen, Änderungen der Unternehmensstruktur und Umfirmierung

Die Mercedes-Benz Group AG ist das Mutterunternehmen der Mercedes-Benz Group und hat ihren Sitz in Stuttgart. Am 1. Oktober 2021 hat die außerordentliche Hauptversammlung der Umfirmierung der Daimler AG in Mercedes-Benz Group AG zugestimmt. Die Handelsregistereintragung erfolgte am 1. Februar 2022. Deshalb wird im Folgenden, abhängig vom jeweiligen Sachverhalt und Zeitpunkt, anstelle des Namens Mercedes-Benz Group AG auch der Name Daimler AG verwendet.

Im Rahmen der Neuausrichtung des Unternehmens (»Projekt Fokus«) hat der Vorstand mit Zustimmung des Aufsichtsrats am 30. Juli 2021 die Abspaltung und Ausgliederung wesentlicher Umfänge des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses einschließlich des dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäfts (Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft) beschlossen. Rechtliche Grundlage der Umstrukturierung ist der zwischen der Daimler AG und der Daimler Truck Holding AG am 6. August 2021 geschlossene Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag.

In der außerordentlichen Hauptversammlung der Daimler AG am 1. Oktober 2021 haben die Aktionäre dem Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag zugestimmt. Die Zustimmung der Hauptversammlung der Daimler Truck Holding AG erfolgte am 5. November 2021. Die Eintragung der Abspaltung und Ausgliederung in das Handelsregister erfolgte am 9. Dezember 2021 mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2021 (handelsrechtlicher Spaltungstichtag). Mit Wirksamwerden der Abspaltung und Ausgliederung sowie weiterer im Spaltungsvertrag vorgesehener Maßnahmen hält die Mercedes-Benz Group AG zum Bilanzstichtag

unmittelbar und mittelbar eine Minderheitsbeteiligung von insgesamt 35% am Grundkapital der Daimler Truck Holding AG und übt somit auf Basis der im Zusammenhang mit der Transaktion abgeschlossenen Verträge keinen beherrschenden Einfluss mehr aus. Der zwischen der Daimler AG und Daimler Truck AG bestehende Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag ist zum 1. Januar 2021 im Wege der Abspaltung auf die Daimler Truck Holding AG übergegangen.

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

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

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

Ertragslage

Der **Jahresüberschuss** beträgt 9,5 (i. V. 2,1) Mrd. € und liegt damit im Rahmen unserer im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartungen.

Die **Ertragslage** der Mercedes-Benz Group AG war im Geschäftsjahr geprägt durch ein deutlich besseres Finanzergebnis. [➔ B.30](#)

Die Mercedes-Benz Group AG erzielte **Umsatzerlöse** im Wesentlichen aus der Erbringung von Dienstleistungen für Konzernunternehmen in Höhe von 1,5 (i. V. 1,7) Mrd. €.

Die **Umsatzkosten** lagen bei 1,5 (i. V. 1,6) Mrd. € und umfassen insbesondere Aufwendungen, die für die Erzielung der Umsatzerlöse aus erbrachten Leistungen an Konzerngesellschaften entstanden sind.

Die **Verwaltungskosten** lagen bei 1,2 (i. V. 0,9) Mrd. €. Darin enthalten sind Aufwendungen von 0,2 (i. V. 0,0) Mrd. € für »Projekt Fokus« sowie Aufwendungen zur Transformation der IT-Infrastruktur von 0,1 (i. V. 0,0) Mrd. €.

Das **sonstige betriebliche Ergebnis** lag bei 0,1 (i. V. 0,3) Mrd. € und beinhaltet im Wesentlichen Erträge aus dem Verkauf von Patenten und Marken an die Daimler Truck AG. Im Vorjahr waren Erträge aus dem Verkauf von Patenten im Zusammenhang mit der konzernweiten Bündelung der Brennstoffzellenaktivitäten sowie Erträge in Verbindung mit konzerninternen Derivaten des Fahrzeuggeschäfts enthalten.

Das **Finanzergebnis** erhöhte sich um 8,4 Mrd. € auf 11,3 Mrd. € und liegt damit im Rahmen unserer im Prognosebericht des Vorjahres genannten Erwartungen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf ein höheres Beteiligungsergebnis zurückzuführen. Ursächlich hierfür sind eine positive Entwicklung bei den Ergebnisabführungen sowie höhere Ausschüttungen der Tochtergesellschaften.

Der Aufwand aus **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** beträgt 0,7 (i. V. 0,1) Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf das erheblich gestiegene Körperschaftsteuerliche Einkommen sowie auf einen positiven Gewerbeertrag (i. V. Verlust) zurückzuführen.

Die **wirtschaftliche Lage** der Mercedes-Benz Group AG hängt im Wesentlichen von der Entwicklung ihrer Tochtergesellschaften ab. An den operativen Ergebnissen der Tochtergesellschaften partizipiert die

B.30

Verkürzte Gewinn- und Verlustrechnung der Mercedes-Benz Group AG

	2021	2020
in Millionen €		
Umsatzerlöse	1.488	1.685
Umsatzkosten	-1.470	-1.641
Allgemeine Verwaltungskosten	-1.237	-928
Sonstiges betriebliches Ergebnis	141	280
Operatives Ergebnis	-1.078	-604
Finanzergebnis	11.271	2.878
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-655	-141
Jahresüberschuss	9.538	2.133
Verrechnung mit anderen Gewinnrücklagen	13.879	-
Vermögensminderung durch Abspaltung	-13.879	-
Einstellung in andere Gewinnrücklagen	-4.189	-689
Bilanzgewinn	5.349	1.444

Mercedes-Benz Group AG über deren Ausschüttungen und Ergebnisabführungen. Damit entspricht die wirtschaftliche Lage der Mercedes-Benz Group AG im Grundsatz der der Mercedes-Benz Group, die im Kapitel Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage erläutert ist.

Vermögens- und Finanzlage

Die **Bilanzsumme** liegt mit 83,0 Mrd. € um 9,6 Mrd. € unter dem Vorjahresniveau.

Das **Anlagevermögen** hat sich im Jahresverlauf um 15,1 Mrd. € auf 41,1 Mrd. € reduziert. Ursächlich hierfür ist das um 15,0 Mrd. € gesunkene Finanzanlagevermögen, im Wesentlichen bedingt durch die erfolgsneutrale Abspaltung von 65% der Anteile an der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG sowie Kapitalrückzahlungen der Mercedes-Benz Capital Nederland B.V. (ehemals Daimler International Nederland B.V.) an die Mercedes-Benz Group AG.

Die **Forderungen, Wertpapiere und sonstigen Vermögensgegenstände** sind im Vergleich zum 31. Dezember 2020 um 4,1 Mrd. € auf 32,6 Mrd. € gestiegen. Ursächlich hierfür ist der Anstieg der sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von 2,1 Mrd. €, der insbesondere auf den Ausweis von rund 5% der Anteile an der Daimler Truck Holding AG aufgrund des konzerninternen Verkaufs im Januar 2022 sowie höhere Bestände an Wertpapieren des Umlaufvermögens zurückzuführen ist. Darüber hinaus stiegen die Forderungen gegen verbundene Unternehmen um 1,8 Mrd. € aufgrund höherer Forderungen aus Ergebnisabführungsverträgen. Darin enthalten ist eine Reduzierung der konzerninternen Forderungen durch die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts um 1,9 Mrd. €.

Die **Zahlungsmittel** sind von 7,7 Mrd. € auf 9,0 Mrd. € gestiegen.

Die **Bruttoliquidität** – bestehend aus Zahlungsmitteln, sonstigen Wertpapieren des Umlaufvermögens sowie unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesenen Festgeldern – erhöhte sich am Bilanzstichtag um 2,4 Mrd. € auf 15,4 Mrd. €. Der Anstieg der Bruttoliquidität ist im Wesentlichen auf die Erhöhung der Zahlungsmittel in Höhe von 1,3 Mrd. € zurückzuführen.

Der **Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit** belief sich im Geschäftsjahr 2021 auf 3,3 (i. V. 2,6) Mrd. €. Der Anstieg resultiert insbesondere aus höheren Ausschüttungen der Tochtergesellschaften. Gegenläufig haben sich das operative Ergebnis sowie ein höherer Steueraufwand negativ auf den Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewirkt.

Aus dem **Cash Flow aus der Investitionstätigkeit** ergab sich im Geschäftsjahr 2021 ein Mittelabfluss von 1,0 (i. V. Mittelzufluss von 2,3) Mrd. €. Im Vergleich zum Vorjahr resultierten im Bereich der Finanzanlagen höhere Mittelabflüsse aus konzerninternen Umstrukturierungen im Rahmen der Abspaltung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts. Mittelzuflüsse ergaben sich im Berichtsjahr aus Kapitalrückzahlungen der Tochtergesellschaften Mercedes-Benz Capital Nederland B.V. (ehemals Daimler International Nederland B.V.) und Mercedes-Benz Mobility AG (ehemals Daimler Mobility AG) an die

B.31

Bilanzstruktur der Mercedes-Benz Group AG

	31.12. 2021	31.12. 2020
in Millionen €		
Aktiva		
Anlagevermögen	41.131	56.161
Forderungen, Wertpapiere und sonstige Vermögensgegenstände	32.583	28.471
Zahlungsmittel	9.047	7.658
Umlaufvermögen	41.630	36.129
Rechnungsabgrenzungsposten	231	341
	82.992	92.631
Passiva		
Gezeichnetes Kapital	3.070	3.070
(Bedingtes Kapital, 500 Mio. €)		
Kapitalrücklage	11.480	11.480
Gewinnrücklagen	13.540	23.230
Bilanzgewinn	5.349	1.444
Eigenkapital	33.439	39.224
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	128	193
Übrige Rückstellungen	1.775	1.550
Rückstellungen	1.903	1.743
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	358	140
Übrige Verbindlichkeiten	47.271	51.487
Verbindlichkeiten	47.629	51.627
Rechnungsabgrenzungsposten	21	37
	82.992	92.631

Mercedes-Benz Group AG sowie aus konzerninternen Verkäufen von Tochtergesellschaften an die Daimler Truck AG. Aus den im Rahmen des Liquiditätsmanagements vorgenommenen Käufen und Verkäufen von Wertpapieren wirkt im Berichtsjahr ein Mittelabfluss in Höhe von 1,2 Mrd. €.

Der **Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit** wies im Berichtszeitraum einen Mittelabfluss von 0,9 (i. V. 0,1) Mrd. € auf. Die Veränderung erklärt sich durch die höhere Dividendenzahlung an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG, die gestiegene Tilgung externer Finanzierungsverbindlichkeiten sowie die Veränderung der Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Tochtergesellschaften aus dem konzerninternen Verrechnungsverkehr im Rahmen des zentralen Finanz- und Liquiditätsmanagements.

Das **Eigenkapital** nahm im Berichtsjahr um 5,8 Mrd. € auf 33,4 Mrd. € ab. Die Abspaltung von 65 % der Anteile an der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG und die im Zuge dieser Abspaltung gewährte Eigenkapitalstärkung zugunsten der Daimler Truck AG sowie die vertraglich vereinbarte Erstattung der im Zusammenhang mit der Abspaltung angefallenen Kosten der Daimler Truck AG durch die Mercedes-Benz Group AG führten zu einem Rückgang des Eigenkapitals von 13,9 Mrd. €. Zusätzlich nahm das Eigenkapital durch die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG um 1,4 Mrd. € ab. Gegenläufig erhöhte sich das Eigenkapital durch den Jahresüberschuss 2021, von dem in Übereinstimmung mit § 58 Abs. 2 AktG 4,2 Mrd. € den Gewinnrücklagen zugeführt wurden. Die Eigenkapitalquote lag zum Bilanzstichtag bei 40,3 (i. V. 42,3) %. Zum 31. Dezember 2021 befinden sich keine eigenen Aktien im Bestand der Mercedes-Benz Group AG.

Die **Rückstellungen** sind um 0,2 Mrd. € auf 1,9 Mrd. € gestiegen. Ursächlich hierfür ist im Wesentlichen der Anstieg der Rückstellungen für Ertragsteuern.

Die **Verbindlichkeiten** sind um 4,0 Mrd. € auf 47,6 Mrd. € gesunken. Ursächlich hierfür ist im Wesentlichen die Tilgung von Anleihen in Höhe von 4,9 Mrd. €. Gegenläufig erhöhten sich die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen um 0,5 Mrd. €. Darin enthalten ist ein Abgang von Verbindlichkeiten in Höhe von 2,3 Mrd. € durch die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts.

Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz Group AG hängt im Wesentlichen von der Entwicklung ihrer weltweiten Tochtergesellschaften ab und unterliegt daher über die Ergebnisbeiträge der Tochtergesellschaften und Beteiligungen im Wesentlichen den gleichen Risiken und Chancen wie die des Konzerns. An den Risiken der Tochtergesellschaften und Beteiligungen, insbesondere der Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG, partizipiert die Mercedes-Benz Group AG grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Beteiligungsquote. Die Risiken und Chancen sind im »Risiko- und Chancenbericht« dargestellt. Aus den Beziehungen zu unseren Tochtergesellschaften und Beteiligungen können zusätzlich aus gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsverhältnissen (insbesondere Finanzierungen) Belastungen sowie Abschreibungen auf die Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen resultieren. Ausmaß und Eintrittswahrscheinlichkeit der Risiken werden, basierend auf den im »Risiko- und Chancenbericht« genannten Kriterien, als »mittel« eingeschätzt.

Des Weiteren haftet die Mercedes-Benz Group AG gem. § 133 Abs. 1 und Abs. 3 UmwG gesamtschuldnerisch in Höhe von 8,9 Mrd. € für die Verbindlichkeiten, die im Rahmen von »Projekt Zukunft« an die Mercedes-Benz AG und Daimler Truck AG ausgegliedert wurden. Nach derzeitiger Einschätzung wird aufgrund der Bonitätseinstufung der Mercedes-Benz AG und der Daimler Truck AG ein tatsächlicher Mittelabfluss von der Mercedes-Benz Group AG als unwahrscheinlich eingestuft.

Prognosebericht

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

Für das Jahr 2022 erwarten wir für die Mercedes-Benz Group AG einen Jahresüberschuss deutlich über dem Niveau des Geschäftsjahres 2021. Wir rechnen insbesondere mit einem deutlich besseren Finanzergebnis, bedingt durch höhere Ergebnisabführungen und Dividenden wesentlicher Tochtergesellschaften.

Des Weiteren verweisen wir aufgrund der Verflechtungen der Mercedes-Benz Group AG mit den Konzerngesellschaften auf unsere Aussagen im Kapitel Prognosebericht, die insbesondere auch die Erwartungen für die Muttergesellschaft widerspiegeln.

Nichtfinanzielle Erklärung

Wir veröffentlichen die nichtfinanzielle Erklärung nach den Vorschriften des HGB. Diese gelten für die bisherige Daimler AG (§§ 289b-289e HGB) und den bisherigen Daimler-Konzern (§§ 315b, 315c HGB) – heute Mercedes-Benz Group AG bzw. Mercedes-Benz Group – für den Berichtszeitraum 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021. Die Daimler Truck AG ist nur für den Zeitraum bis zur Abspaltung und Ausgliederung, also vom 1. Januar bis zum 9. Dezember 2021, Bestandteil dieser nichtfinanziellen Erklärung; soweit nachfolgend auf Daimler Truck eingegangen wird, beziehen sich die Aussagen nur auf den vorstehend genannten Zeitraum. Die nichtfinanzielle Erklärung enthält die wesentlichen Informationen zu den Aspekten Umweltbelange, Arbeitnehmerbelange, Sozialbelange, Bekämpfung von Korruption und Bestechung sowie Achtung der Menschenrechte. Die Angaben in dieser Erklärung wurden, soweit im Sinne der gesetzlichen Vorgabe sinnvoll, in Anlehnung an die GRI-Standards der Global Reporting Initiative dargestellt. Bei einzelnen Aspekten dienten interne Vorgaben und Definitionen als Maßstab. Weitere Informationen zum Geschäftsmodell finden Sie im Kapitel Geschäftsmodell sowie weitere Angaben zu Risiken, die mit den in diesem Bericht dargestellten Aspekten verbunden sind, finden Sie dem Risiko- und Chancenbericht.

Nachhaltigkeit als Mehrwert

Nachhaltigkeit bedeutet für die Mercedes-Benz Group, dauerhaft wirtschaftlichen, ökologischen und gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen – für unsere Stakeholder: für Kunden, Beschäftigte, Investoren, Geschäftspartner und die Gesellschaft insgesamt. Entsprechend ist eine nachhaltige Entwicklung Teil des Markenkerns von Mercedes-Benz und Leitprinzip für unser Handeln und jede Kundeninteraktion. Dieser ganzheitliche strategische Ansatz gilt nicht nur für die eigenen Produkte und Produktionsstandorte; er umfasst auch die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette.

Nachhaltige Geschäftsstrategien verfolgen

Die Mercedes-Benz Group handelt auf Grundlage der nachhaltigen Geschäftsstrategien, die der Vorstand im Jahr 2019 verabschiedete. Dies bedeutet, dass Nachhaltigkeitsthemen die Geschäftsstrategie nicht nur ergänzen, sondern integrale Bestandteile sind.

Die strategischen Ziele orientieren sich unter anderem an den Sustainable Development Goals (SDGs) der UN – insbesondere den SDGs 8 und 9 sowie 11 bis 13. Außerdem berücksichtigen sie anerkannte internationale Rahmenwerke, die Anforderungen der externen und internen Stakeholder sowie globale Trends. Aus dieser Priorisierung leiten sich auch die konzernweiten Handlungsfelder sowie Verantwortlichkeiten, geschäftsspezifische Ziele, Prozesse und Maßnahmen ab. Weitere Informationen: [🌐 \[sdgs.un.org/goals\]\(https://sdgs.un.org/goals\)](https://sdgs.un.org/goals)

Zu jedem unserer sechs Handlungsfelder wurden zudem strategische Ambitionen formuliert.

- **Klimaschutz & Luftreinhaltung:** Bis 2039 soll unsere Neufahrzeugflotte über den gesamten Lebenszyklus CO₂-neutral werden und bis 2025 keine relevanten Auswirkungen mehr auf die NO₂-Belastung in urbanen Räumen haben.
- **Ressourcenschonung:** Wir wollen den Ressourcenverbrauch vom Wachstum unseres Geschäftsvolumens entkoppeln.
- **Nachhaltige urbane Mobilität:** Wir leisten einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt durch unsere Mobilitäts- und Verkehrslösungen.
- **Verkehrssicherheit:** Wir verfolgen die Vision vom unfallfreien Fahren und entwickeln automatisiertes Fahren unter Einbeziehung gesellschaftlicher und ethischer Aspekte.

- **Datenverantwortung:** Unsere Zukunft sind nachhaltige, datenbasierte Geschäftsmodelle. Mit ihnen stellen wir die Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden in den Mittelpunkt und gehen verantwortungsvoll mit Daten um.
- **Menschenrechte:** Wir übernehmen Verantwortung und setzen uns für die Wahrung der Menschenrechte entlang unserer automobilen Wertschöpfungskette ein.

Um diese Ambitionen zu verwirklichen, streben wir eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unseren Partnern in Wirtschaft, Politik und Zivilgesellschaft an. Weitere Informationen siehe auch im Kapitel Sozialbelange.

Außerdem setzen wir auf das Engagement unserer Belegschaft, die den Wandel mitgestaltet. Hierfür haben wir drei Grundlagen, sogenannte »Enabler«, definiert, die für unseren Erfolg in den sechs Handlungsfeldern unabdingbar sind: Integrität, Beschäftigte und Partnerschaften.

Wie bereits im vorangegangenen Geschäftsjahr integriert die Mercedes-Benz Group die nichtfinanzielle Erklärung im Lagebericht des Geschäftsberichts.

Wir prüfen auf jährlicher Basis, ob und wie wir die Integration von finanziellen und nichtfinanziellen Kennzahlen weiter entwickeln. Für das Berichtsjahr hat das Group Sustainability Board entschieden, vertiefende Informationen zu »Nachhaltigkeit bei der Mercedes-Benz Group« weiterhin in einem separaten Nachhaltigkeitsbericht zu veröffentlichen. Dieser ist ab Ende März 2022 im Internet verfügbar und kann über die Website abgerufen werden. group.mercedes-benz.com/nachhaltigkeit

Wesentlichkeitsanalyse

Um zu ermitteln, welche Nachhaltigkeitsthemen für das Unternehmen und seine Stakeholder besonders relevant sind, wurde im Jahr 2020 eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Die Ergebnisse der Analyse sind für die aktuelle Berichterstattung der Mercedes-Benz Group weiterhin gültig. Im Berichtsjahr haben wir insbesondere aufgrund der Neustrukturierung des Konzerns Ende 2021 damit begonnen, eine Wesentlichkeitsanalyse für den neuen Konzern durchzuführen; diese soll im Jahr 2022 abgeschlossen sein.

Neben bestehenden strategischen Handlungsfeldern wurden bei der Wesentlichkeitsanalyse 2020 auch weitere potenziell relevante Nachhaltigkeitsthemen und -trends analysiert. Die Analyse setzt sich aus mehreren Komponenten zusammen: einer umfassenden Analyse der Wettbewerber, der Medienberichterstattung, regulatorischer Vorgaben und kapitalmarktrelevanter Informationen, der Einflüsse der SDGs sowie einer Online-Stakeholder-Umfrage und Experteninterviews.

In einem zweiten Schritt haben wir die aus der Analyse resultierenden Nachhaltigkeitsthemen im Hinblick auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie den Geschäftsverlauf geprüft, um die Themen für diese nichtfinanzielle Erklärung zu definieren. Darum sind nicht alle strategischen Handlungsfelder in dieser nichtfinanziellen Erklärung abgebildet.

Steuerung von Nachhaltigkeit

Unsere Arbeit in den strategischen Handlungsfeldern steuern wir – neben anderen Aufgaben – über einen internen Berichtsprozess mit detaillierten Scorecards. Klar geregelte Verantwortlichkeiten in den Führungs- und Organisationsstrukturen für jedes unserer Geschäftsfelder sollen diesen Prozess unterstützen.

Unser zentrales Managementgremium für Nachhaltigkeit ist das Group Sustainability Board (GSB), das an den Vorstand berichtet. Den Vorsitz des GSB teilen sich die beiden Vorstandsmitglieder Renata Jungo Brüngger, zuständig für das Ressort Integrität und Recht, sowie Markus Schäfer, zuständig für das Ressort Entwicklung & Einkauf sowie zugleich Chief Technology Officer. Im GSB vertreten sind der Vorstandsvorsitzende sowie weitere Mitglieder des Vorstands: Finanzen, Marketing & Vertrieb sowie Vertreter weiterer wichtiger Funktionen und Abteilungen. Die operative Arbeit leistet das Sustainability Competence Office (SCO), das mit Vertretern aus den Bereichen der beiden Co-Vorsitzenden des GSB sowie der Unternehmensstrategie, dem Finanzbereich und der Konzernkommunikation besetzt ist. Neben anderen Aufgaben überwacht das SCO die Fortschritte in den sechs Handlungsfeldern und drei Enablern der nachhaltigen Geschäftsstrategie. Die Ergebnisse werden in Form von detaillierten Scorecards mindestens einmal jährlich an das GSB und den Vorstand berichtet. Als grundlegende Richtschnur für unsere Geschäftstätigkeit setzen wir zudem die zehn

Prinzipien des Global Compacts der Vereinten Nationen ein. Als Gründungsmitglied ist die Mercedes-Benz Group dem UN Global Compact besonders verbunden.

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

Für die Vergütung des Vorstands sowie der Führungskräfte der Ebenen 1 bis 3 und für Teile der Ebene 4 besteht mit dem Company Bonus eine kurz- und mittelfristig orientierte variable Vergütungskomponente. Sie beinhaltet neben finanziellen Zielen auch auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Transformationsziele sowie nichtfinanzielle Ziele mit Fokus auf Kundinnen und Kunden, Integrität und Engagement sowie Diversität der Beschäftigten. Weitere Informationen finden Sie im Vergütungsbericht 2021. group.mercedes-benz.com/unternehmen/unternehmensfuehrung/erklarungen-berichte

Nachhaltiges Investieren

Nachhaltigkeitskriterien (ESG-Kriterien) werden für die Vermögensverwalter immer bedeutsamer. Das wird unter anderem daran deutlich, dass sich immer mehr Investoren zu den von den Vereinten Nationen unterstützten und 2006 herausgegebenen Grundsätzen für verantwortungsvolles Investieren (UN Principles for Responsible Investment – PRI) bekennen.

Die nachhaltige Geschäftsstrategie der Mercedes-Benz Group erfordert große Investitionen. Deshalb ist es unter anderem unser Ziel, dass unsere Wertpapiere am Kapitalmarkt als nachhaltige Anlageobjekte wahrgenommen werden.

Um uns noch stärker als nachhaltiges Unternehmen für Investitionen zu positionieren und ESG-basiertes Kapital für die Unternehmensentwicklung zu nutzen, haben wir im Jahr 2020 ein unternehmensweites »Green Finance Framework« entwickelt. Dieses Rahmenwerk ermöglicht uns, Investitionen in nachhaltige Technologien gezielt, etwa durch Anleihen oder Kredite, zu

finanzieren. Auf dieser Grundlage haben wir bisher im September 2020 und im März 2021 grüne Anleihen im Volumen von insgesamt zwei Mrd. € begeben.

Das Rahmenwerk orientiert sich an den Green Bond Principles sowie freiwilligen Prozessleitlinien der International Capital Market Association ICMA. Es wurde im Jahr 2020 in einer virtuellen Roadshow vorgestellt und stieß auf großes Interesse seitens der Investoren. Für das Rahmenwerk erhielten wir 2020 vom anerkannten Centre for International Climate and Environmental Research (CICERO) eine Zertifizierung mit der höchsten Bewertung: ein »Dark Green«-Rating. group.mercedes-benz.com/dokumente/investoren/anleihen/rating/2020-06-18-daimler-green-finance-2nd-opinion-cicero.pdf

EU-Taxonomie

Eine wichtige Zielsetzung des Aktionsplans zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums (»Sustainable Finance«) im Rahmen des europäischen »Green Deals« ist die Umlenkung von Kapitalströmen in nachhaltige Investitionen. Vor diesem Hintergrund ist Mitte 2020 die Taxonomie-Verordnung (Taxonomie-VO) der EU in Kraft getreten. Sie soll als einheitliches und rechtsverbindliches Klassifizierungssystem festlegen, welche Wirtschaftstätigkeiten in der EU als taxonomiekonform und damit als »ökologisch nachhaltig« im Hinblick auf die sechs von der Verordnung festgelegten Umweltziele gelten. Zur Anwendung der Taxonomie-VO sind Unternehmen verpflichtet, die nach den Artikeln 19a bzw. 29a der EU-Bilanzrichtlinie, umgesetzt durch § 289b (1) und § 315b (1) HGB, zur Erstellung einer Nichtfinanziellen Erklärung verpflichtet sind. Daher ist die Mercedes-Benz Group zur Anwendung der Taxonomie-VO verpflichtet. Demnach sind die Anteile ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten an den Umsatzerlösen, Investitionen und Betriebsausgaben jährlich zu berichten. Die Ermittlung dieser Anteile erfolgt auf der Basis von IFRS Werten.

Gemäß einer von der EU gewährten Erleichterung für den Erstanwendungszeitraum sind für das Berichtsjahr 2021 abweichend hierzu lediglich die Anteile der taxonomiefähigen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten an Umsatz sowie Investitions- und Betriebsausgaben offenzulegen. Taxonomiefähigkeit setzt voraus, dass eine Wirtschaftstätigkeit in den

delegierten Rechtsakten genannt und näher erläutert ist. Relevant sind zudem für die aktuelle Berichtsperiode nur die ersten beiden Umweltziele (Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel), für die über delegierte Rechtsakte bereits Beschreibungen relevanter Aktivitäten und technischer Bewertungskriterien vorliegen. Für die Mercedes-Benz Group stellt insbesondere der Klimaschutz das als relevant anzusehende Umweltziel dar.

Ab dem Jahr 2022 wird dann neben der Taxonomiefähigkeit auch die Taxonomiekonformität zu beurteilen sein.

Ausschließlich taxonomiefähige Aktivitäten können bei Erfüllung bestimmter technischer Bewertungskriterien zukünftig als »ökologisch nachhaltig« oder taxonomiekonform gelten. Hierfür ist hinsichtlich der relevanten Wirtschaftstätigkeiten durch die Erfüllung bestimmter technischer Bewertungskriterien ein wesentlicher Beitrag zu einem von der Taxonomie-VO definierten Umweltziel zu leisten und auf Basis definierter »Do-no-significant-harm-Kriterien« eine erhebliche Beeinträchtigung eines anderen Umweltziels auszuschließen. Zudem muss die Erfüllung sozialer Mindeststandards im Hinblick auf Arbeitssicherheit und Menschenrechte sichergestellt sein.

Durch die Beschreibung von Wirtschaftstätigkeiten in den delegierten Rechtsakten gibt die Taxonomie-VO vor, welche Aktivitäten grundsätzlich taxonomiefähig sind. Für den Konzern wurde ausgehend von diesen Beschreibungen geprüft, ob und in welchem Umfang die Wirtschaftstätigkeiten taxonomiefähig sind. Als taxonomiefähige Aktivitäten wurden die Herstellung CO₂-armer Fahrzeuge sowie Aktivitäten des Sektors »Verkehr« mit CO₂-armen Beförderungslösungen für Personen und Güter identifiziert. Dabei enthält die Taxonomie-VO außerhalb der technischen Bewertungskriterien keine Definition des Begriffs »CO₂-arm«.

In einem am 2. Februar 2022 im Entwurf veröffentlichten Dokument der EU-Kommission zur Klärung von sich aus der EU Taxonomie ergebenden offenen Auslegungsfragen (»Draft Commission notice on the interpretation of certain legal provisions of the Disclosures Delegated Act under Article 8 of EU Taxonomy Regulation on the reporting of eligible economic activities and assets«, nachfolgend »Interpretationsdokument«) wird hierzu klargestellt, dass sich die

Begrifflichkeit »CO₂-arm« lediglich auf die Prüfung der Taxonomiekonformität im Rahmen der Technischen Bewertungskriterien bezieht und für die Berichterstattung der Taxonomiefähigkeit in der aktuellen Berichtsperiode keine Relevanz habe und daher von der Mercedes-Benz Group AG für die Darstellung der taxonomiefähigen Anteile nicht berücksichtigt wird. Insbesondere für Automobilhersteller wird dort unter der Frage 9 des Dokuments beispielhaft ausgeführt, dass die Aktivität der »Herstellung von CO₂-armen Fahrzeugen« auch Verbrennerfahrzeuge umfasst. Das Dokument verdeutlicht gleichzeitig, dass es sich grundsätzlich bei der Berichterstattung der Taxonomiefähigkeit noch nicht um eine Beurteilung der ökologischen Nachhaltigkeit im Rahmen der Taxonomiekonformität handelt. Für die Mercedes-Benz Group AG bedeutet diese Klarstellung der EU Kommission, dass im Geschäftsjahr 2021 die Herstellung sämtlicher Fahrzeuge des Konzerns als taxonomiefähig berichtet wird.

Aus Transparenzgründen berichten wir freiwillig bereits dieses Jahr zusätzlich die enthaltenen Anteile der Fahrzeuge, die den in den technischen Bewertungskriterien verankerten Grenzwert von 50 g CO₂/km je Fahrzeug (gemäß WLTP) erfüllen. Als CO₂-arme Fahrzeuge gelten demnach alle batterieelektrischen Fahrzeuge sowie Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge unterhalb eines Grenzwerts von 50 g CO₂/km. Mit der Offenlegung der Anteile dieser CO₂-armen Fahrzeugen nehmen wir einen wichtigen Schritt aus der erst in 2023 verpflichtenden Berichterstattung zur Taxonomiekonformität vorweg. Weitere Schritte zur Erfüllung der Taxonomiekonformität werden dann die Prüfung hinsichtlich Erfüllung der »Do-no-significant-harm Kriterien« sowie sozialer Mindeststandards sein.

Verpflichtende Berichterstattung zur Taxonomiefähigkeit

B.32

Übersicht der Anteile an taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten

	Absoluter Gesamtwert (Nenner) in Mio. €	Anteil taxono- miefähiger Wirtschafts- tätigkeiten in % ¹	Anteil nicht taxonomiefähiger Wirtschafts- tätigkeiten in % ¹
Umsatzerlöse	133.893	99 %	1 %
Investitionen	27.946	100 %	0 %
Betriebsausgaben ¹	6.576	100 %	0 %

¹ Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterzogen.

Die einzelnen Umsätze, Investitionen und Betriebsausgaben sind jeweils genau einer Wirtschaftstätigkeit und einem Umweltziel zugeordnet. Doppelzählungen sind somit ausgeschlossen.

Umfang der einzubeziehenden Gesellschaften

Grundsätzlich beziehen wir in die Berechnung der maßgeblichen Kennzahlen des Konzerns alle konsolidierten Konzerngesellschaften ein. Ausgenommen sind Gesellschaften, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen sind.

Umsatzerlöse

Für den Anteil der taxonomiefähigen Umsatzerlöse werden die taxonomiefähigen Umsatzerlöse ins Verhältnis gesetzt zu den Gesamtumsätzen des Konzerns.

Dabei berücksichtigt der Nenner alle Umsatzerlöse der einzubeziehenden Gesellschaften, soweit diese nicht als aufgegebene Aktivitäten gesondert in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen werden. Diese in der Konzern-Gewinn- und -Verlustrechnung ausgewiesenen Umsatzerlöse betrugen im Berichtsjahr 2021 133.893 Mio. € ([Anmerkung 5](#) im Konzernanhang).

Für die Erhebung des Zählers wurden diese Umsatzerlöse daraufhin untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung oder dem Leasing/Finanzierung von Fahrzeugen erzielt wurden. Dies trifft auf nahezu alle von der Mercedes-Benz Group erzielten Umsatzerlöse zu.

Investitionen

Für den Anteil der taxonomiefähigen Investitionen werden die taxonomiefähigen Investitionen ins Verhältnis gesetzt zu den relevanten Gesamtinvestitionen des Konzerns.

Dabei werden nach Taxonomie-VO im Nenner der Kennzahl für die Investitionen alle Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, vermieteten Gegenständen und Sachanlagevermögen sowie Zugängen zu Nutzungsrechten gemäß der International Financial Reporting Standards (IFRS) 16 einschließlich der Zugänge zu den genannten Vermögenswerten im Rahmen von Unternehmensakquisitionen berücksichtigt. Erworbene Firmenwerte werden in die Betrachtung nicht einbezogen. Liegt eine Veräußerungsabsicht vor, so werden Investitionen in langfristige Vermögenswerte bis zum erstmaligen Zeitpunkt der Klassifikation als zur Veräußerung oder als Ausschüttung verfügbar gemäß IFRS 5 berücksichtigt. Die relevanten Zugänge zu den einzubeziehenden Vermögenswerten betrugen im Berichtsjahr 2021 insgesamt 27.946 Mio. € ([Anmerkungen 11, 12 und 13](#) im Konzernanhang).

Nach dem oben genannten Interpretationsdokument der EU Kommission beinhaltet die Definition einer Wirtschaftstätigkeit die Erzielung eines Outputs. Entsprechend unseres Geschäftsmodells wurden daher für die Ermittlung des Zählers die Investitionen dahingehend analysiert, ob sie für die Herstellung von Fahrzeugen oder im Zusammenhang mit Beförderungslösungen für Personen und Güter erforderlich sind. Dies ist nahezu für alle unsere Investitionen erfüllt.

Betriebsausgaben

Für den Anteil der taxonomiefähigen Betriebsausgaben werden die taxonomiefähigen Betriebsausgaben ins Verhältnis gesetzt zu den relevanten Betriebsausgaben des Konzerns.

Dabei umfassen die im Nenner zu berücksichtigenden Betriebsausgaben die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen und Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverträgen. Darüber hinaus werden Aufwendungen aus Gebäudesanierungsmaßnahmen sowie bestimmte Wartungs- und Reparaturmaßnahmen bei Vermögenswerten des Sachanlagevermögens gemäß des delegierten Rechtsaktes zu Art. 8 Taxonomie-VO

einbezogen. Diese Bestandteile der relevanten Betriebsausgaben wurden auf Basis von Wesentlichkeitsbetrachtungen ausschließlich bei unseren Produktionsgesellschaften erhoben. Es werden die genannten Betriebsausgaben der einzubeziehenden Gesellschaften berücksichtigt, soweit diese nicht als aufgegebene Aktivitäten gesondert in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen werden.

Entsprechend der Vorgehensweise bei den Investitionen wurden auch hier für die Ermittlung des Zählers die relevanten Betriebsausgaben auf Basis der oben genannten Wesentlichkeitsbetrachtungen dahingehend untersucht, ob sie im Zusammenhang mit der Herstellung von Fahrzeugen stehen. Dies trifft nahezu auf alle getätigten Betriebsausgaben zu.

Freiwillige Berichterstattung der Anteile von CO₂-armen Fahrzeugen (unterhalb des Grenzwerts von 50 g CO₂/km)

B.33

	Anteil der Wirtschaftstätigkeiten im Zusammenhang mit CO ₂ -armen Fahrzeugen ¹	Anteil der Wirtschaftstätigkeiten im Zusammenhang mit nicht CO ₂ -armen Fahrzeugen ¹
Umsatzerlöse	7 %	93 %
Investitionen	21 %	79 %
Betriebsausgaben	24 %	76 %

¹ Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterzogen.

Umsatzerlöse

Für die zusätzliche Ermittlung des Anteils an Wirtschaftstätigkeiten im Zusammenhang mit CO₂-armen Fahrzeugen wurden die Umsatzerlöse daraufhin untersucht, ob Sie mit CO₂-armen Fahrzeugen erzielt wurden. Für den weit überwiegenden Teil der Umsatzerlöse, insbesondere aus dem Neu- und Gebrauchtfahrzeuggeschäft sowie aus der Leasing- und Absatzfinanzierung, erfolgte hierbei eine direkte Zurechnung der Umsatzerlöse auf CO₂-arme Fahrzeuge. Bei weiteren Umsatzbestandteilen, insbesondere bei Umsätzen aus dem Ersatzteilgeschäft, aus Service- und Wartungsverträgen oder der Zuordnung von mengenmäßigen Rabatten, ist eine eindeutige Zuordnung zu CO₂-armen Fahrzeugen nicht unmittelbar möglich. Daher wurden in diesen Fällen für die verschiedenen Umsatzbestandteile geeignete Schlüsselungen auf Basis aktueller bzw.

historischer Fahrzeugabsätze für die im Markt befindliche Flotte bzw. Produktionsmengen herangezogen.

Mercedes-Benz will überall dort, wo es die Marktbedingungen zulassen, bis zum Ende des Jahrzehnts vollelektrisch sein. Mit dem Schritt von »Electric first« zu »Electric only« beschleunigen wir die Transformation und stellen die Weichen für die Erreichung unserer Klimaziele. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel Umweltbelange. Abgeleitet aus dieser Strategie und den auf dieser Basis geplanten Absatzzahlen für emissionsarme Fahrzeuge rechnen wir mit einer deutlichen Erhöhung des Anteils der Umsatzerlöse mit CO₂-arme Fahrzeuge in den nächsten Jahren.

Investitionen

Für die zusätzliche Ermittlung des Anteils an Wirtschaftstätigkeiten im Zusammenhang mit CO₂-armen Fahrzeugen wurden die Investitionen daraufhin untersucht, ob sie im Zusammenhang mit CO₂-armen Fahrzeugen stehen. Für den überwiegenden Teil der Investitionen im Industriegeschäft erfolgte hierbei eine direkte Zuordnung zu vollelektrischen oder CO₂-armen hybriden Fahrzeugprojekten. Für Investitionen in Vermögenswerte, die sowohl zur Herstellung von Verbrennerfahrzeugen als auch zur Produktion CO₂-armer Fahrzeuge genutzt werden, wurden geeignete Schlüsselungen auf Basis von geplanten Absatzzahlen auf der Ebene der jeweiligen Baureihe beziehungsweise der Fahrzeugplattform vorgenommen. Unsere Investitionen in CO₂-arme Fahrzeuge weisen einen Produktionsstart innerhalb der von der EU-Taxonomie VO vorgegebenen Frist auf und sind in der von Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedeten Investitionsplanung verankert. Für Investitionen ohne direkten Bezug zum Herstellungsprozess wurden die entsprechenden Investitionen anhand geplanter Absatzzahlen von CO₂-armen Fahrzeugen geschlüsselt. Für den Finanzdienstleistungsbereich sind die Zugänge zu den vermieteten Gegenständen direkt CO₂-armen Fahrzeugen zurechenbar.

Die Höhe des Anteils an Investitionen für CO₂-arme Fahrzeuge ist im Wesentlichen durch die Zugänge bei den vermieteten Gegenständen geprägt. Daher reflektiert dieser Anteil nur bedingt unsere Zukunftsinvestitionen in nachhaltige Produkte. Bei einer

separaten zusätzlichen Betrachtung der Investitionen in aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen für CO₂-arme Fahrzeuge beziehungsweise für Investitionen in andere Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen der Mercedes-Benz Group für CO₂-arme Fahrzeuge ergeben sich deutlich höhere Anteile an Investitionen für CO₂-arme Fahrzeuge (Tabelle [B.34](#)). Im Rahmen unserer »Electric only« Strategie beabsichtigen wir, diese Investitionen in den nächsten Jahren deutlich zu erhöhen.

Betriebsausgaben

Für die zusätzliche Ermittlung des Anteils an Wirtschaftstätigkeiten im Zusammenhang mit CO₂-armen Fahrzeugen wurden die Betriebsausgaben daraufhin untersucht, ob sie im Zusammenhang mit CO₂-armen Fahrzeugen stehen. Die nicht aktivierten Aufwendungen für Forschung und Entwicklung können anhand der Zuordnung zu vollelektrischen oder CO₂ armen hybriden Fahrzeugprojekten überwiegend direkt in den Zähler eingerechnet werden. Für nicht unmittelbar zuordenbare Aufwendungen für Forschung- und Entwicklung (Baureihen oder Fahrzeugplattformen, die sowohl Plug-in-Hybride, als auch reine Verbrennerfahrzeuge enthalten) wurden geeignete Schlüsselungen auf Basis von erwarteten zukünftigen Absatzzahlen des CO₂-armen Anteils der Baureihe bzw. der Fahrzeugplattform vorgenommen. Tabelle [B.34](#) zeigt den Anteil unserer Aufwendungen für nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen für CO₂-arme Fahrzeuge. Weitere Bestandteile der relevanten Betriebsausgaben wurden auf Basis von Wesentlichkeitsbetrachtungen ausschließlich bei unseren Produktionsgesellschaften erhoben. Hier konnte ebenfalls keine direkte Zurechnung zu CO₂-armen Fahrzeugen vorgenommen werden. Die Einbeziehung in den Zähler erfolgte auf Basis von geeigneten Schlüsselungen anhand aktueller Produktionsumfänge.

B.34

Freiwillige ergänzende Kennzahlen zum Anteil der Wirtschaftstätigkeiten der Mercedes-Benz Group im Zusammenhang mit CO₂-armen Fahrzeugen¹

	Investitionen (CapEx)	Betriebsausgaben (OpEx)
Aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen	> 40 %	
Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungsleistungen		> 25 %
Investitionen in Sachanlagevermögen und andere Immaterielle Vermögenswerte	> 35 %	

¹ Die Kennzahlen wurden einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterzogen.

Steuerpflicht

Die Mercedes-Benz Group versteht sich als verantwortungsbewusstes Unternehmen, das bestrebt ist, die weltweit geltenden steuergesetzlichen Pflichten zu erfüllen. Dabei wollen wir unserer sozialen und ethischen Verantwortung nachkommen.

Die Konzernsteuerstrategie verfolgt insbesondere folgende Prinzipien:

- Durch unser Handeln wollen wir sicherstellen, dass die steuerlichen Pflichten der Konzerngesellschaften erfüllt und Integritätsstandards durch Maßnahmen wie effiziente, qualitativ hochwertige und verlässliche Expertise, Prozesse, Systeme, Methoden und Kontrollen eingehalten werden.
- Wir leben ein aktives Risikomanagement für den Konzern und dessen handelnde Mitarbeiter durch ein angemessenes Tax Compliance Management System (Tax CMS).
- Dem Grundsatz des »Good corporate tax citizen« entsprechend verfolgen wir eine legale, aktive und nicht aggressive Steuerplanung auf Basis wirtschaftlicher Gründe (»Tax follows business«). Zudem streben wir eine kooperative, transparente und konstruktive Zusammenarbeit mit den Steuerbehörden an. Dabei wahren wir unsere Rechtspositionen und vertreten unsere Interessen, wo wir es für sachgerecht und legitim halten.

Die Konzernsteuerstrategie legt den Rahmen des Handelns fest und wird durch organisatorische und inhaltliche Richtlinien, Vorgaben und Anweisungen konkretisiert und umgesetzt.

Die steuerlichen Richtlinien regeln die Verantwortlichkeiten, Aufgaben und Pflichten der mit steuerlichen Aufgaben betrauten Personen des Konzerns. Zudem machen sie konkrete Umsetzungsvorgaben für die gesetzliche Erfüllung und schärfen damit das Bewusstsein unserer Beschäftigten für steuerliche Sachverhalte. Gemäß unserem unternehmerischen Verhaltenskodex sind vorsätzliche Verstöße gegen steuerliche externe und/oder interne Vorgaben zu melden und zu verfolgen. Gleiches gilt für das Unterlassen von Korrekturen fehlerhaft verarbeiteter Vorgänge im Sinn der intern gültigen Regelverstoßrichtlinie.

Um konzernweit für Tax Compliance zu sorgen, hat die Mercedes-Benz Group ein Tax Compliance Management System (Tax CMS) etabliert. Das Tax CMS ist ein abgegrenzter Teilbereich unseres allgemeinen Compliance Management Systems.

Teil des Tax CMS ist auch ein aktives steuerliches Risikomanagement. Es hat die Aufgabe, zu überwachen, zu kontrollieren und zu unterstützen, ob und dass steuerliche Verpflichtungen eingehalten werden. Dieses konzernweit konsistente Risikomanagementsystem dient dazu, steuerliche Risiken im Konzern und damit gegebenenfalls verbundene persönliche Risiken der handelnden Mitarbeiter zu identifizieren und zu reduzieren. Es umfasst zahlreiche Maßnahmen – beispielsweise eine laufende Überwachung oder Einbindung steuerlicher Risiken in das interne Kontrollsystem und in den konzernweiten Risikomanagementprozess gemäß Risikomanagementrichtlinie.

Im Berichtsjahr sind uns keine wesentlichen Regelverstöße gegen die Steuergesetze bekannt geworden.

Risiko- und Chancenmanagement

Das Risiko- und Chancenmanagement ist ein fester Bestandteil des konzernweiten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses mit dem Ziel, die Erreichung der Unternehmensziele nachhaltig zu unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen sicherzustellen. Die Nachhaltigkeitsaspekte sind in den

konzernweiten Risikomanagementprozess bei der Mercedes-Benz Group integriert. Hierunter werden Bedingungen, Ereignisse oder Entwicklungen aus den Bereichen Umwelt, Soziales oder Unternehmensführung (ESG) verstanden, deren Eintreten sich tatsächlich oder potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie auf die Reputation der Mercedes-Benz Group auswirken können.

ESG-bezogene Risiken und Chancen, die mit der eigenen Geschäftstätigkeit, den Geschäftsbeziehungen sowie den Produkten und Dienstleistungen der Mercedes-Benz Group verknüpft sind und sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte entsprechend dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) haben können, liegen aus heutiger Sicht nicht vor.

Nachhaltigkeit in der Lieferkette

Das Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, wirtschaftlichen Erfolg mit verantwortungsvollem Handeln gegenüber Umwelt, Mensch und Gesellschaft zu verbinden – und das entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Denn wir beziehen größtenteils Rohstoffe indirekt sowie Bauteile und Dienstleistungen direkt aus der ganzen Welt. Damit ist klar: Unsere Verantwortung endet nicht an unseren Werkstoren. Unser Ziel ist es, ab 2039 für die Mercedes-Benz AG nur noch CO₂-neutral erzeugte Produktionsmaterialien zu beziehen.

Anforderungen an die Lieferanten

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

Dabei bilden die Supplier Sustainability Standards die Leitplanken für unser nachhaltiges Lieferkettenmanagement. Sie definieren Anforderungen an Arbeitsbedingungen, die Achtung und Wahrung der international anerkannten Menschenrechte, Umweltschutz und Sicherheit sowie Geschäftsethik und Compliance und werden in Lieferantenverträgen referenziert. Weitere Informationen siehe auch im Kapitel Social Compliance.

Wir fordern unsere direkten Lieferanten auf, diese Nachhaltigkeitsstandards anzuerkennen, sie ihren Beschäftigten zu vermitteln sowie an die eigenen Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette weiterzugeben und diese entsprechend zu verpflichten. Ebenso erwarten wir von ihnen, dass sie kontrollieren, ob die Mindestanforderungen eingehalten werden.

Neben unseren Supplier Sustainability Standards sichern wir unsere Nachhaltigkeitsanforderungen auch vertraglich ab. So fordern wir unter anderem über unsere speziellen Einkaufsbedingungen, die Mercedes-Benz Group Special Terms, dass Lieferanten gemäß den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie den jeweils relevanten OECD-Leitsätzen und -Prinzipien Prozesse zur menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht etablieren müssen. Zusätzlich behalten wir uns das Recht vor, diese Prozesse zu kontrollieren und zu auditieren. Weiterhin ist jeder Lieferant verpflichtet, über identifizierte menschenrechtliche Risiken und Gegenmaßnahmen zu informieren sowie auf Anfrage Risiko-Hotspots entlang seiner Lieferkette offenzulegen.

Maßnahmen in der Lieferkette

Um unserer Sorgfaltspflicht für die Lieferkette nachzukommen, setzen wir vielfältige Maßnahmen und Konzepte ein. Hierzu gehören Lieferanten-Screenings, Audits, risikobasierte Due-Diligence-Analysen sowie Qualifizierungsmodule für Lieferanten von Produktionsmaterialien. Diese Instrumente sollen die Transparenz in der Lieferkette erhöhen und sicherstellen, dass die international anerkannten Menschenrechte eingehalten und weitere Sozialstandards sowie Umweltauflagen beachtet werden. Unsere Einkaufsbereiche spielen hierbei eine zentrale Rolle. Weitere Informationen siehe auch im Kapitel Social Compliance.

Lieferanten sensibilisieren und qualifizieren. Seit 2018 führen wir für Produktionsmaterial-Lieferanten gemeinsam mit der Nachhaltigkeitsinitiative »Drive Sustainability« Sensibilisierungs- und Informationsmaßnahmen für Lieferanten in verschiedenen Fokusländern durch. Die jeweiligen Länder haben wir gemeinsam mit der Initiative ausgewählt. Im Berichtsjahr fanden die für Lieferanten in Indien und Argentinien vorgesehenen Trainings aufgrund der COVID-19-Pandemie als web-basierte Veranstaltungen statt.

Transparenz in Lieferketten. Um die Umweltauswirkung ihrer Lieferketten noch transparenter darzulegen, arbeitet die Mercedes-Benz Group außerdem mit Organisationen wie CDP (ehemals Carbon Disclosure Project) zusammen: So haben wir im Jahr 2021 bereits zum dritten Mal das CDP Supply Chain Program durchgeführt. Im Rahmen des Programms halten wir unsere Lieferanten dazu an, über ihre Umweltauswirkungen und Klimaschutzbestrebungen zu berichten.

Das Lieferantennetzwerk der Mercedes-Benz AG schließt sich schrittweise den Klimazielen des Konzerns an, die in der »Ambition 2039« formuliert sind. Durch die Unterzeichnung des »Ambition Letters« sichern unsere Lieferanten uns zu, bis spätestens 2039 nur noch bilanziell CO₂-neutrale Produkte an den Konzern zu liefern.

Hinweise und Verdachtsfälle

Werden über das BPO oder andere Kanäle Hinweise und Verdachtsfälle auf Verstöße in der Lieferkette gemeldet, so gehen wir diesen konsequent nach. Zunächst sammeln wir alle verfügbaren Informationen und fordern die Lieferanten auf, sich zu den Vorwürfen zu äußern. Anschließend bewerten wir den Sachverhalt und leiten entsprechende Korrekturmaßnahmen ein. Dies kann dazu führen, dass wir gemeinsam mit dem betroffenen Lieferanten daran arbeiten, den Mischstand zu beheben. Es kann aber auch dazu führen, dass die Geschäftsbeziehung beendet wird. Weitere Informationen zu unserem Compliance-Programm finden Sie im Kapitel Integrität und Compliance.

Umweltbelange

Ungefähr ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in Europa entstehen beim Transport von Personen und Gütern auf der Straße. Die Mercedes-Benz Group steuert bewusst dagegen an und hat den Klimaschutz zu einem Kernelement ihrer Geschäftsstrategie gemacht. Unsere Ambition lautet: Bis 2039 soll unsere gesamte Neufahrzeugflotte über alle Wertschöpfungsstufen CO₂-neutral werden. Um dies zu erreichen, transformieren wir unsere Produkte und Dienstleistungen, die im Zentrum unserer Geschäftstätigkeit stehen. Genauso ambitioniert treiben wir den Klimaschutz in allen vor- und nachgelagerten Phasen des automobilen

Lebenszyklus voran – von der Lieferkette über die eigene Herstellung bis hin zur Nutzung und Entsorgung der Fahrzeuge.

Für neue schwere Nutzfahrzeuge über 16 Tonnen schreibt die EU vor, den CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2025 um 15 % und bis 2030 um 30 % (Bezugszeitraum 2019/2020) zu senken. Die EU-Kommission entwickelte hierfür gemeinsam mit Herstellern, Wissenschaftlern und weiteren Experten ein europaweit einheitliches Simulationsprogramm namens VECTO (»Vehicle Energy Consumption Calculation Tool«). Hierzu gehören auch die jeweiligen Test- und Messverfahren für CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch. Die Daten werden europaweit erfasst und transparent gemacht. Daimler Truck hat eine Technologie-Roadmap definiert, mit dem Ziel die Vorgaben der EU zu erfüllen.

Daimler Trucks & Buses setzt bei der Dekarbonisierung des Transports auf zwei komplementäre Technologien zur Energieversorgung der vollelektrischen Antriebe: Batterien und Brennstoffzellen.

B.35

Ziele: Mercedes-Benz Group	Zielhorizont
Mercedes-Benz bietet in allen Geschäftsfeldern, in denen die Marke vertreten ist, batterieelektrische Fahrzeuge (Battery Electric Vehicles – BEVs) an.	2022
Wir steigern den Anteil von Plug-in-Hybriden und rein elektrischen Fahrzeugen auf bis zu 50 %.	2025
Alle neuen Fahrzeugarchitekturen sind ausschließlich elektrisch.	2025
Kunden haben für jedes Segment mindestens ein voll-elektrisches Fahrzeug zur Auswahl.	2025
Die CO ₂ -Emissionen der Neuwagenflotte von Mercedes-Benz um mehr als 40 % reduzieren. ¹	2030
Mercedes-Benz ist vollelektrisch – überall dort, wo es die Marktbedingungen zulassen.	Bis Ende des Jahrzehnts
Eine über alle Wertschöpfungsstufen CO ₂ -neutrale Pkw- und Van-Neuwagenflotte	2039

¹ Gegenüber 2018, bezogen auf Nutzungsphase (Well-to-Wheel) entsprechend dem »Science Based Targets Initiative-Ziel«.

Für die Mercedes-Benz Group ist das Pariser Klimaabkommen mehr als eine Verpflichtung – wir bekennen uns aus Überzeugung zu diesen Zielen und betrachten es als unseren Auftrag, weltweit für CO₂-neutrale Mobilität zu sorgen.

Bis 2039 CO₂-neutral werden – um das Klimaziel langfristig zu erreichen, plant die Mercedes-Benz Group die vollständige Elektrifizierung ihrer Produktpalette: Bis zum Ende des Jahrzehnts will Mercedes-Benz überall dort, wo es die Marktbedingungen zulassen, voll-elektrisch sein. Mit diesem strategischen Schritt von »Electric first« zu »Electric only« beschleunigt Mercedes-Benz die Transformation in eine emissionsfreie und softwaregetriebene Zukunft. Um dies zu untermauern, unterzeichneten wir während der UN-Klimakonferenz in Glasgow im November 2021 die »COP26 Declaration on accelerating the transition to 100 % zero emission cars and vans«. Darin bestätigt die Mercedes-Benz Group als einziger deutscher Automobilhersteller, dass sie darauf hinarbeitet, ab 2035 nur noch emissionsfreie Pkw und Vans in führenden Märkten anzubieten.

Verantwortlichkeiten

Die Unternehmensleitung ist dafür verantwortlich, strategische Ziele zu setzen und diese zu überprüfen – unter anderem zur Reduktion unserer CO₂-Emissionen. Das Product Steering Board (PSB) für die Pkw-Flotte und das CO₂-Project and Steering Committee (CO₂-PSC) für die Van-Flotte überwachen und prognostizieren unter anderem, wie sich die CO₂-Emissionen für CO₂-regulierte Märkte entwickeln. Hierbei berücksichtigen diese unter anderem den steigenden Elektrifizierungsgrad der Fahrzeuge und Änderungen der gesetzlichen Anforderungen, zum Beispiel die Einführung des neuen Zertifizierungsverfahrens WLTP. Das PSB ist dem Ausschuss für Modellpolitik und Produktplanung und das CO₂-PSC dem Van Executive Committee zugeordnet. Diese berichten direkt an den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG. Dieser entscheidet anschließend über notwendige Maßnahmen. Kurzfristig können sich marktseitig Maßnahmen zur Preis- und Volumensteuerung ebenfalls darauf auswirken, ob die CO₂-Ziele erreicht werden. Deshalb werden diese auch im Rahmen der regelmäßigen Berichterstattung zur aktuellen CO₂-Flotten-Compliance mit dem Vorstand diskutiert.

Vollelektrische Produktpalette

Unser Ziel ist es, unser Angebot an Elektrofahrzeugen noch schneller auszubauen. Entsprechend stark engagieren wir uns im Bereich Forschung und Entwicklung: Insgesamt wollen wir für die Transformation in eine emissionsfreie und softwaregetriebene Zukunft

mehr als 60 Mrd.€ in den Jahren 2022 bis 2026 investieren. In den Forschungs- und Entwicklungsleistungen in Höhe von 9,1 Mrd.€ sind unter anderem auch F&E-Kosten für alternative Antriebe wie batterieelektrische Antriebe und Plug-in-Hybride, Digitalisierung und automatisiertes Fahren enthalten.

Unter der Marke Mercedes-EQ bietet Mercedes-Benz bereits seit 2018 batterieelektrische Automobile an – und erweitert das Portfolio kontinuierlich um weitere Modelle: So hat unser Pkw-Bereich im August 2021 die erste vollelektrische Luxus-Limousine EQS auf den Markt gebracht. Der EQA bietet das vollelektrische Fahren in der Kompaktklasse an. Der neue EQB bietet als Siebensitzer Platz für viele Familienkonstellationen und unterschiedlichste Transportbedürfnisse. Auf dem Weg in die rein elektrische CO₂-neutrale Mobilität stellen Plug-in-Hybride eine wichtige Brückentechnologie dar. Mercedes-Benz präsentiert hierfür ein effizientes Antriebspaket: Ende 2021 standen mehr als 20 verschiedene Modellvarianten zur Wahl. Im Bereich der gewerblichen Transporter bietet Mercedes-Benz vielfältige Transportlösungen ohne lokale Emissionen an. Im Juni 2021 feierte Mercedes-Benz Lkw die Weltpremiere des eActros; die Serienproduktion startete im Herbst 2021 im Werk in Wörth am Rhein.

Entwicklung der CO₂-Emissionen

Europa

Die Mercedes-Benz Group definiert die CO₂-Emissionen ihrer Pkw-Neuwagenflotte in Europa als einen bedeutendsten nichtfinanziellen Leistungsindikator. Wie wir die Entwicklung unseres CO₂-Flottenverbrauchs bei Pkw in Europa weiter einschätzen, ist dem Prognosebericht zu entnehmen.

Im Berichtsjahr sanken die durchschnittlichen CO₂-Emissionen unserer Pkw-Gesamtflotte in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) unter Anwendung der gesetzlichen Regelungen auf voraussichtlich 115 g/km (WLTP inklusive Transporter, die als Personenkraftwagen zugelassen sind). Damit erreichten wir die CO₂-Ziele in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) in 2021. Seit 2021 basiert der Wert entsprechend den regulatorischen Anforderungen auf dem Zertifizierungsverfahren WLTP und ist somit mit dem Vorjahreswert nicht vergleichbar.

USA

In den USA gelten zwei separate Flottenvorgaben zur Begrenzung von Treibhausgasen und Verbräuchen: der »Greenhouse Gas«-Standard (GHG) und die »Corporate Average Fuel Economy«-Standards (CAFE). Auf das Modelljahr 2021 bezogen beträgt der GHG-Flottenwert 251 g CO₂/mi für die Pkw-Flotte sowie 296 g CO₂/mi für die Flotte der als leichte Nutzfahrzeuge zugelassenen Vans und SUVs (auf Basis der letzten Prognose). Damit haben wir unsere durchschnittlichen Flottenziele von 194 g CO₂/mi für die Pkw-Flotte beziehungsweise 259 g CO₂/mi für die Flotte der als leichte Nutzfahrzeuge zugelassenen Vans und SUVs nicht erreicht. Die verbleibende Differenz konnte jedoch durch den Erwerb externer Credits geschlossen werden.

China

In China werden inländisch produzierte (domestic) und in das Land importierte (imported) Pkw getrennt und im Gegensatz zu Europa und den USA nach Flottenverbrauch ausgewiesen. Für unsere 100-%ige Tochter Mercedes-Benz China (MBCL) ist damit der Wert der Importflotte relevant. Das Ziel lag bei 7,16 l/100 km, erreicht wurden 8,24 l/100 km (vorläufiger Flottenverbrauchswert – bei Einberechnung von Off-Cycle-Technologien kann der finale Flottenverbrauchswert besser ausfallen). Seit 2021 basiert der Wert entsprechend den regulatorischen Anforderungen auf dem Zertifizierungsverfahren WLTP und ist somit mit dem Vorjahreswert nicht vergleichbar. Zur kurzfristigen Deckung von Verbrauchslücken in der Flottenziel-erreichung werden wir externe Credits erwerben. Mit der Portfolioerweiterung bei rein elektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden sollen die Emissionsziele in China mittelfristig gemeinsam mit dem Joint-Venture-Partner Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) erreicht werden.

Umweltfreundlichere Produktion

Für die Umweltverträglichkeit von Fahrzeugen spielt neben dem Ressourceneinsatz im Fahrzeug auch der Ressourcenverbrauch bei der Herstellung eine wichtige Rolle. Aus diesem Grund arbeitet die Mercedes-Benz Group kontinuierlich daran, die Produktion effizienter und umweltschonender zu gestalten. Ein wichtiger Stellhebel dabei ist, die Energieeffizienz zu erhöhen. Dadurch verringern wir den Energieverbrauch, schonen Ressourcen und reduzieren gleichzeitig den

CO₂-Ausstoß in der Produktion. Auch unseren Wasserverbrauch wollen wir reduzieren – zum Beispiel, indem wir Wasserkreisläufe schließen. Ressourcen zu schonen, bedeutet zudem, Abfallmengen zu senken. Um dies zu erreichen, forcieren wir unsere Anstrengungen für einen geringeren Rohstoff- und Materialverbrauch an unseren Standorten. Des Weiteren binden wir externe Partner ein, um unsere Effizienzmaßnahmen erfolgreich umzusetzen.

Um eine effiziente, hochwertige und rechtskonforme sowie umweltschonende Herstellung zu gewährleisten, haben wir an unseren Produktionsstandorten Umweltmanagementsysteme nach EMAS beziehungsweise ISO 14001 und seit 2012 an den deutschen Produktionsstandorten Energiemanagementsysteme nach DIN EN ISO 50001 etabliert, die wir regelmäßig zertifizieren lassen. Außerhalb Deutschlands betreiben wir derzeit ISO 50001-Systeme an einzelnen Standorten. Der Norm entsprechend haben wir das Umwelt- und Energiemanagement in unserer Organisation verankert.

Die Wirksamkeit der Managementsysteme wird sowohl durch externe Gutachter im Rahmen der Zertifizierung (ISO 14001, EMAS, ISO 50001) als auch im Umweltbereich über interne Umweltrisikobewertungen (Environmental-Due-Diligence-Prozess) überprüft. In einem Fünfjahresturnus prüfen und bewerten wir die konsolidierten Produktionsstandorte des Konzerns nach einem standardisierten Prozess. Die Ergebnisse werden den jeweiligen Werks- und Geschäftsleitungen berichtet, sodass etwaige Optimierungen vorgenommen werden können. Aufgrund der Reisebeschränkungen und Lockdown-Regelungen durch die COVID-19-Pandemie konnten die geplanten Standortevaluierungen 2020 und 2021 nicht wie geplant stattfinden. Die ausgefallenen Evaluierungen sollen in den kommenden Jahren nachgeholt werden, um den Fünfjahresrhythmus für die Mercedes-Benz Group beizubehalten. Die interne Berichterstattung sowie das Controlling der Verbesserungsmaßnahmen finden weiterhin in gewohnter Weise statt.

B.36

Ziele	Zielhorizont
Partnerschaft mit Beschäftigten	
Eine dauerhaft konstruktive Zusammenarbeit von Unternehmens- und Arbeitnehmervertretung gewährleisten	laufend
Marktkonforme Gehaltsstrukturen durch Einhaltung unserer globalen Vergütungsrichtlinie sicherstellen	laufend
Unsere Führungsprinzipien und -kultur weiterentwickeln und dadurch Agilität erhöhen, das Innovationstempo steigern und die Stabilität des operativen Geschäfts sichern	laufend
Flexible und zeitgemäße Arbeitszeitmodelle unterstützen und weiterentwickeln, um die Vorteile von neuen Arbeitsformen zu nutzen; Schwerpunkt in diesem Jahr ist das hybride Arbeiten	laufend
Aus- und Weiterbildung	
Eine hohe Qualität unserer Ausbildungsangebote sicherstellen	laufend
Beschäftigte befähigen, im digitalen Wandel erfolgreich zu arbeiten	laufend
Vielfalt und Chancengleichheit	
Den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen ¹ erhöhen (jährliche Erhöhung um einen Prozentpunkt)	2021
Chancengleichheit für alle Beschäftigten in diesem Unternehmen	laufend
Gesundheit und Arbeitsschutz	
Verbreitung des COVID-19-Virus eindämmen und den Geschäftsbetrieb aufrechterhalten	2021
Beschäftigten ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld ermöglichen	laufend

¹ Führungsebene 3 und höher Mercedes-Benz Group weltweit (Headcounts, vollkonsolidierte Gesellschaften).

Arbeitnehmerbelange

Die Automobilbranche befindet sich in einem fundamentalen Wandel unter anderem in Bezug auf Elektrifizierung, Digitalisierung, automatisiertes Fahren, vernetzte urbane Mobilität und Nachhaltigkeit: Es verändern sich dabei nicht nur die Produkte der Mercedes-Benz Group. Sie verändert die Wertschöpfungs- und Arbeitsprozesse ebenso wie die Berufsbilder grundlegend.

Wir sind uns bewusst: Unsere Beschäftigten sind ein zentraler Erfolgsschlüssel unseres Konzerns. Weltweit bringen 172.425 Mitarbeiter (Stand: 31.12.2021, Headcounts, Belegschaft ohne Ferienarbeiter, Praktikanten, Diplomanden, Auszubildende, Senior Experts und Werkstudenten) durch ihre Kompetenzen,

Ideen und ihre Leistungsbereitschaft das Unternehmen voran. Deshalb wollen wir unseren Beschäftigten partnerschaftlich begegnen.

Um dauerhaft wettbewerbsfähig zu bleiben, bietet der Konzern den Beschäftigten an, sich weiterzubilden, fachlich und persönlich. Dafür entwickeln wir die Qualifizierungsangebote laufend weiter, schaffen neue Berufsbilder und schärfen die Anforderungsprofile. Dabei kommen wir auch unserer Fürsorgepflicht gegenüber unseren Mitarbeitern nach – wir wollen ihnen ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld ermöglichen.

Wir wollen konzernweit eine vielfältige und inklusive Unternehmens- und Führungskultur fördern. Gerade in herausfordernden Zeiten braucht es ein respekt- und vertrauensvolles Miteinander von Belegschaft und Führung. So können sich unsere Beschäftigten einbringen – und somit ihren Beitrag zu einer erfolgreichen Transformation des Unternehmens leisten.

Partnerschaft mit Beschäftigten

Wir wollen unsere Entscheidungsprozesse transparent gegenüber den Beschäftigten gestalten und ihnen ermöglichen, sich an diesen zu beteiligen. Dabei respektieren wir unsere Interessen und beziehen uns gegenseitig aktiv ins Unternehmensgeschehen ein. Wie wir in unseren Mitarbeiterbeziehungen Verantwortung übernehmen, haben wir in unseren Richtlinien und Betriebsvereinbarungen geregelt.

Arbeits- und Sozialstandards verankern

Basierend auf den Arbeits- und Sozialstandards der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) verabschiedete die Mercedes-Benz Group AG (damals firmierend unter DaimlerChrysler AG) im Jahr 2002 eigene, konzernweit gültige »Grundsätze zur sozialen Verantwortung bei Daimler«. Sie wurden im Jahr 2021 komplett überarbeitet, umfangreich ergänzt und als »Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte« neu veröffentlicht.

Die damalige Daimler AG richtete bereits im Jahr 2006 das weiterhin gültige und zwischenzeitlich fortentwickelte Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) ein, um Verstößen gegen gesetzliche und konzernintern geltende Regelungen, die ein hohes Risiko für das Unternehmen und seine Beschäftigten

darstellen, fair und angemessen nachzugehen. Auch unsere Grundsatzerklärung gehört zu diesen Regelungen. Das BPO nimmt Meldungen über Verdachtsfälle entgegen, prüft diese und steuert bei hohen Risiken deren Untersuchung. Mit hohem Risiko verbunden sind beispielsweise Korruptions-, Kartellrechts- und Geldwäschedelikte, Verstöße gegen technische Vorgaben, Verletzungen von Umweltvorschriften oder auch schwere Fälle von Diskriminierung und Rassismus. Weiterhin bekennt sich die Mercedes-Benz Group auch zu ihrer sozialen Verantwortung und den zehn Prinzipien, die dem UN Global Compact (UNGC) zugrunde liegen. Als Teilnehmer des UNGC verpflichten wir uns unter anderem dazu, zentrale Arbeitnehmerrechte einzuhalten – von der Achtung der Chancengleichheit bis hin zum Recht auf gleichen Lohn für gleichwertige Arbeit.

Dialog mit Arbeitnehmervertretern

Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung führen einen fortlaufenden Dialog. Die Rechte unserer Beschäftigten sind unter anderem in verschiedenen (Gesamt-)Betriebsvereinbarungen festgeschrieben. Diese behandeln beispielsweise Themen wie mobiles Arbeiten, Familienzeit oder häusliche Krankenpflege.

Beispielsweise vereinbarten wir für die Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG (damals firmierend unter Daimler AG), der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG sowie der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG eine Beschäftigungssicherung bis 2029. Die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts hat keine Auswirkungen auf die Geltung der Beschäftigungssicherung bis 2029. Zusätzlich zu dieser Vereinbarung schlossen Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung im Juli 2020 eine Gesamtbetriebsvereinbarung, um die Arbeitskosten bis Ende Dezember 2021 zu senken. Hintergrund sind die vielfältigen, mit der Transformation der Automobilindustrie und der COVID-19-Pandemie einhergehenden Herausforderungen. Die Gesamtbetriebsvereinbarung gilt unter anderem für alle Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG, der Mercedes-Benz AG, der Daimler Truck AG, der Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG sowie der Daimler Gastronomie GmbH in Deutschland.

Zugleich haben die damalige Daimler AG, Mercedes-Benz AG, Daimler Truck AG und die Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG entschieden und mit dem Gesamtbetriebsrat vereinbart, alle Tarifbeschäftigten am Erfolg des Jahres 2020 zu beteiligen. Die Erfolgsbeteiligung wurde im April 2021 als Anerkennung für die besonderen Leistungen der Belegschaft ausgezahlt.

Zusammenarbeit mit Gewerkschaften

Wir erkennen das Recht unserer Beschäftigten auf Bildung von Arbeitnehmervertretungen, auf Kollektivverhandlungen zur Regelung von Arbeitsbedingungen und ihr Streikrecht, in Abhängigkeit von anwendbarem Recht, an. Mit Arbeitnehmervertretern und Gewerkschaften arbeiten wir intensiv zusammen, damit sie dieses Recht wahrnehmen können. Wichtige Partner sind die Betriebsräte an den Standorten sowie der Europäische Betriebsrat und die Weltarbeitnehmervertretung (World Employee Committee). Konzernweit bestehen für die Mehrheit unserer Beschäftigten kollektivrechtliche Vereinbarungen. In der Mercedes-Benz Group AG und der Mercedes-Benz AG sowie in weiteren Konzerneinheiten gelten diese für alle Tarifbeschäftigten.

Vergütungssysteme

Weltweit vergütet das Unternehmen geleistete Arbeit in allen Konzerngesellschaften nach den gleichen Grundsätzen. Unsere globale Vergütungsrichtlinie, die für alle Beschäftigtengruppen gilt, legt Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen zur Ausgestaltung der Vergütungssysteme fest. Hier ist unter anderem geregelt, dass sich die Höhe des Entgelts nach den übertragenen Anforderungen der Arbeitsaufgabe – unter Berücksichtigung unter anderem von Wissen und Können, Verantwortung und Entscheidungsspielraum – und gegebenenfalls der Leistung der Person richtet, nicht aber nach Geschlecht, Herkunft oder anderen persönlichen Merkmalen. Mit internen Audits prüft die Revisionsabteilung jährlich stichprobenartig, ob ausgewählte Aspekte der Richtlinie eingehalten werden. Dabei berücksichtigen wir auch die Gegebenheiten der lokalen Märkte: Denn wir wollen unseren Beschäftigten markt- und branchenübliche Gehälter und Zusatzleistungen bieten.

Die variable Vergütung des Managements (Company Bonus) der Ebenen 1-3 und der Ebene 4 Executive bemisst sich neben finanziellen Zielen auch an Transformationszielen und an nichtfinanziellen Zielen. Die Transformationskomponente des Company Bonus 2021 enthielt zum Beispiel CO₂-Ziele; weitere vergütungsrelevante nichtfinanzielle Ziele haben unter anderem die Themen Integrität und Vielfalt betroffen.

Führungskultur weiterentwickeln

Im Zusammenspiel von Strategie und Kultur sieht das Unternehmen einen wichtigen strategischen Wettbewerbsvorteil. Deshalb entwickeln wir die Art unserer Zusammenarbeit und unsere Führungskultur stetig weiter.

Mit der Initiative »Leadership 2020« haben wir bereits 2016 im Konzern die Grundlagen für unseren künftigen Erfolg gelegt: Divers zusammengesetzte Arbeitsgruppen von Mitarbeitern und Führungskräften legten gemeinsam mit dem Vorstand fest, wie wir gute Führung verstehen (Führungsprinzipien) und welche strukturellen Veränderungen sowie Werkzeuge wir brauchen, um unsere Arbeitsweisen zu verändern (Game Changer). Seit 2020 bauen wir mit »Leadership 20X« auf dieser Grundlage auf. Wir setzen dabei auf die Befähigung und gegenseitige Vernetzung von Mitarbeitern und Führungskräften in der Transformation. So ermöglichen wir ein enges Zusammenspiel zwischen Kultur und Strategie. Aufbauend auf unserer gemeinsamen Basis der Führungsprinzipien können die Bereiche eigene Schwerpunkte setzen und Maßnahmen entwickeln.

Wir beabsichtigen, diese Arbeit auch nach dem im Jahr 2021 erfolgten Abschluss der Initiative »Leadership 20X« dauerhaft fortzusetzen. Die Führungsprinzipien wurden als allgemeine Prinzipien der Zusammenarbeit, sogenannte »People Principles«, in unsere Kultur- und Regelprozesse überführt und gelten nun als Basis der Personalstrategie. Dafür haben wir als gemeinsame Richtschnur für das Handeln aller Beschäftigten des Konzerns acht Führungsprinzipien etabliert: Pioniergeist, Agilität, Sinn, Befähigung, Kundenorientierung, Co-Kreation, Lernen und »Wir wollen gewinnen«. Sie sind die Basis unserer Zusammenarbeit und helfen, das

Unternehmen noch leistungsfähiger, schneller und flexibler zu machen sowie die Innovationskraft weiter zu fördern.

Die Mercedes-Benz Group befindet sich in einem Transformationsprozess. Das gilt für Produkte genauso wie für die Organisation und die Beschäftigten. Damit diese Veränderung langfristig erfolgreich ist, braucht es neben einem technischen und strategischen auch einen kulturellen Wandel. Vor allem die Anforderungen an Führung haben sich verändert. Deshalb sind unsere Führungsprinzipien Kernbestandteile in unseren Personalprozessen. Wir berücksichtigen sie, um Führungskräfte zu befähigen, ihrer wichtigen Rolle in der kulturellen und strategischen Transformation gerecht zu werden. Zudem bilden unsere Führungsprinzipien die Basis unseres weltweiten Netzwerks, dessen Mitglieder als Vorbilder in ihren Bereichen die Veränderungen leben und vorantreiben sollen. Das Netzwerk besteht aus Experten und Freiwilligen, die sich teilweise schon in der Initiative »Leadership 2020« engagierten und ihre Kollegen sowie Führungskräfte nun in den aktuellen Veränderungsprozessen unterstützen. Sie entwickeln dazu eigene Formate und Initiativen für die Unternehmensbereiche, um die Neuausrichtung des Konzerns zu begleiten und die kulturelle sowie strategische Transformation gemeinsam voranzutreiben.

Die neue hybride Arbeitswelt stellt andere Anforderungen an unsere Führungskultur. Um eine zeitgemäße Führung sicherzustellen, bieten wir unseren Führungskräften entsprechende Schulungsangebote zu Chancen und Rahmenbedingungen von Führung in Präsenz und virtuell an.

Ergebnisse

Die konzernweite Mitarbeiterbefragung ist ein wichtiger Gradmesser dafür, wo wir aus Sicht unserer Beschäftigten aktuell stehen – und was wir künftig besser machen können. Wir führen sie in der Regel mindestens alle zwei Jahre durch. Aufgrund der Coronapandemie wurde die Mitarbeiterbefragung 2020 jedoch auf 2021 verschoben und im Berichtsjahr durchgeführt.

Die Coronapandemie und die Transformation der Wirtschaft stellten viele Unternehmen auch im Jahr 2021 vor anspruchsvolle Aufgaben. Dabei zeigte sich, wie wichtig ein konstruktives Miteinander von Belegschaft und

Führung sowie Unternehmen und Arbeitnehmervertretung ist – nur so lassen sich tragfähige Lösungen finden. Dem Unternehmen ist es im Berichtsjahr beispielsweise erneut gelungen, gemeinsam mit der Arbeitnehmervertretung, langfristige Übereinkünfte zu erzielen sowie in Betriebsvereinbarungen zu verankern. So haben wir unter anderem eine Qualifizierungs-offensive vereinbart und uns auf gemeinsame Anstrengungen verständigt, um die mit der Pandemie verbundene wirtschaftlich angespannte Situation zu bewältigen.

Als Teilnehmer des UN Global Compact hat sich das Unternehmen zu dessen zehn Prinzipien verpflichtet. In diesem Zuge engagieren wir uns unter anderem für das Recht auf gleichen Lohn für gleichwertige Arbeit. Den Rahmen hierfür setzen wir mit unserer globalen Vergütungsrichtlinie. Im Berichtsjahr wurde kein wesentlicher Verstoß gegen die Richtlinie bekannt.

Im Jahr 2021 wurden im Konzern (inklusive der Aufwendungen für Trucks & Buses bis 9. Dezember 2021) weltweit für Beschäftigte aufgewendet:

- 18,528 Mrd. € für Löhne und Gehälter
- 3,357 Mrd. € für soziale Sicherheit
- 1,003 Mrd. € für Altersversorgung bei einer durchschnittlichen Belegschaft von 250.768 Beschäftigten (inklusive Ferienbeschäftigte)

Für unser Engagement im Bereich »Leadership« haben wir im Berichtszeitraum auch von externer Seite Anerkennung erhalten: Das ganzheitliche Führungskräftequalifizierungsprogramm »Leading Transformation« wurde mit dem internationalen »EFMD Excellence in Practice Award 2021« in Gold ausgezeichnet. Der Preis wird von der Europäischen Stiftung für Managemententwicklung vergeben und würdigt herausragende Leistungen in der Führungs-, Berufs-, Talent- und Organisationsentwicklung. Darüber hinaus wurde das im Unternehmen für die Führungskräfteentwicklung zentrale verantwortliche Team für die Initiative »Leading Transformation« mit dem zweiten Platz des St. Galler Leadership Award 2021 geehrt.

Der nachhaltige Effekt der Initiative »Leading Transformation« aus 2020 zeigte sich auch in diesem Berichtsjahr: Die Kollegen aus dem Moderator- und Begleitnetzwerk werden weiter von den Fachbereichen für Veranstaltungen angefragt. Die Inhalte und Formate werden für bereichsspezifische Veranstaltungen genutzt.

Aus- und Weiterbildung

Durch Elektromobilität und Digitalisierung erleben wir derzeit den bisher größten Strukturwandel in der Geschichte der Automobilindustrie. Damit geht die umfangreiche Transformation des Unternehmens einher. Infolgedessen wandeln sich die Berufsbilder, Tätigkeiten und Anforderungsprofile. Dies verändert den Qualifizierungsbedarf auf vielen Positionen – bei Beschäftigten und Führungskräften gleichermaßen. Die Kenntnisse und Fertigkeiten unserer Beschäftigten bilden das Fundament für den weltweiten Erfolg unseres Unternehmens. Deswegen wollen wir in großem Umfang in ihre Aus- und Weiterbildung investieren und optimieren unsere Personalentwicklungsprogramme weiter. Das Berufsportfolio für Ausbildungen in Deutschland sowie das Spektrum dualer Studiengänge an Hochschulen in Deutschland entwickeln wir entsprechend weiter.

Wie wird sich unsere Belegschaft in den nächsten zehn Jahren entwickeln? Welche Schlüsselqualifikationen und Kompetenzen benötigen wir zukünftig, um die Transformation erfolgreich zu meistern? Das sind wichtige Fragen, mit denen wir uns mit Hilfe des »Strategic Resource Managements« in der Mercedes-Benz AG beschäftigen.

Die Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG und die Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG in Deutschland beispielsweise steuern Ausbildungs- und Qualifizierungsprozesse in einem übergreifenden Regelwerk. Vom Vorstand über unsere Ausbildungs- und Qualifizierungseinheiten bis hin zu den Ausbildern auf Standortebene verfolgen wir dabei das Ziel, unternehmensweit unsere Wettbewerbsfähigkeit sicherzustellen.

Berufliche Anforderungen durch die digitale Transformation

Die digitale Transformation im Unternehmen verändert Anforderungsprofile und erfordert Kompetenzanpassungen auf vielen Positionen. Hier setzen wir sowohl auf vielfältige, bedarfsorientierte Qualifizierungen für unsere Beschäftigten als auch auf gezieltes Recruiting neuer Talente mit digitalen Kompetenzen.

Die fachübergreifenden Qualifizierungsangebote am Standort Deutschland sowie die weltweiten fachlichen Angebote der Verwaltungsbereiche – zum Beispiel Personal, Informationstechnologie, Finanzen und Controlling sowie Einkauf – haben wir während der COVID-19-Pandemie umfangreich digitalisiert. Für das fachübergreifende Angebot in Deutschland haben wir die strategischen Schwerpunkte »Neues Arbeiten«, »Digitalisierung«, »Transformation« und »Innovation« festgelegt.

Zudem entwickeln wir eine an der digitalen Transformation orientierte Führungskultur und Organisation sowie begleiten sie mit passgenauen Qualifizierungsangeboten für die gesamte Belegschaft.

Auszubildende und Studierende

Unsere Ausbildungsinhalte in Deutschland haben wir standort- und übergreifend im »Ausbildungs-System« standardisiert. Aktualität, mögliche Dopplungen und die Nutzerfreundlichkeit werden regelmäßig durch ein zuständiges Gremium überprüft. Ziel ist es, eine hohe Qualität und Effizienz unserer Ausbildungsangebote sicherzustellen.

Zudem bietet das Unternehmen in Deutschland an verschiedenen betrieblichen Standorten ein duales Hochschulstudium mit international anerkannten Bachelor-Studiengängen an. Die Vorlesungen werden durch Praxiseinsätze im In- und Ausland ergänzt. In 2021 haben, coronabedingt, keine Auslandseinsätze stattgefunden.

Wir bilden grundsätzlich bedarfsorientiert aus und überprüfen das Portfolio unserer Ausbildungsberufe und Studiengänge in Deutschland kontinuierlich.

Ergebnisse

Das Unternehmen möchte Aktualität und damit hohe Qualität seiner Ausbildungsangebote sicherstellen. Deshalb haben wir unser Berufsportfolio für die Ausbildung und für die Duale Hochschule in Deutschland bis 2025 neu definiert und sowohl die Berufe und Studiengänge als auch die Einstellzahlen angepasst. Wir haben beispielsweise unsere IT-Berufe analysiert und um digitale Berufe im gewerblichen Bereich für Fachinformatik und einen Studiengang an der Schnittstelle von IT und Elektrotechnik (Embedded Systems) erweitert. In diesem Rahmen werden für unsere Auszubildenden neue, interne Qualifizierungsbausteine konzipiert und ausgerollt, beispielsweise mit Themen wie Cyber Security, Programmierung oder datenbasiertem Handeln, in deren Rahmen auch umfangreiche Qualifizierungen für die Ausbilderinnen und Ausbilder enthalten sind.

Im Berichtsjahr setzten wir zudem erneut die Weiterbildungsschwerpunkte in den Bereichen IT-Kompetenzen und -Berufe, Hochvolt- und Batterietechnologie. Zudem bauten wir unser Angebot an digitalen Lernformaten weiter aus. Ein Beispiel für ein solches digitales Lernformat ist das »Digital Readiness Program«: Fokusthemen sind die Transformation sowie methodische, technische und kulturelle Aspekte der Digitalisierung.

Im Jahr 2020 haben wir das Programm »Leading Transformation«, das sich speziell an Führungskräfte richtet, weltweit gestartet. Verteilt über vier Monate haben sich die teilnehmenden Führungskräfte mit den Herausforderungen der Transformation für den Konzern und ihre Verantwortungsbereiche auseinandergesetzt. Im Berichtsjahr haben wir im Rahmen des Programms einen weiteren Impuls gestartet, um Führungskräfte bei der Transformation und Innovation in ihren Bereichen und Teams zu unterstützen.

Diversität und Chancengleichheit

Unsere Belegschaft ist so vielfältig wie unsere Kunden. Wir sind überzeugt: Diversität macht uns als Unternehmen erfolgreicher. Denn Vielfalt hilft, neue Blickwinkel zu finden, und ist Antrieb für Kreativität und Innovationen. Mit entsprechenden Maßnahmen und Aktivitäten fördern wir ein Arbeitsumfeld, in dem alle Beschäftigten ihre Talente frei entfalten können – unabhängig von Alter, Geschlecht, sexueller

Orientierung und anderen Diversity-Dimensionen. Die Mercedes-Benz Group steht für ein weltoffenes Miteinander, bei dem kein Platz für Diskriminierung ist. Dies ist zum Beispiel in der Verhaltensrichtlinie und der Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte verankert. Das Diversity & Inclusion Management bezieht sich grundsätzlich auf die Chancengleichheit aller Beschäftigten.

Unser Ziel ist es, die am besten qualifizierten Fach- und Führungskräfte für das Unternehmen zu gewinnen sowie zu entwickeln – und zwar unabhängig von Alter, Herkunft, Geschlecht, sexueller Orientierung und Identität sowie körperlichen Einschränkungen.

Das Unternehmen setzte sich bereits 2006 zum Ziel, den Frauenanteil in leitenden Führungspositionen kontinuierlich zu steigern.

Aktives Management von Vielfalt im Unternehmen

Die Mercedes-Benz Group erwartet von ihren Beschäftigten, dass sie einander mit Respekt, Offenheit und Fairness begegnen. Führungskräfte übernehmen dabei eine Vorbildrolle und tragen besondere Verantwortung für eine wertschätzende Unternehmenskultur.

Die Bereiche Integrität sowie Diversity & Inclusion gestalten hierfür die Rahmenbedingungen und Prozesse. Diversity & Inclusion Management ist eine konzernweite Funktion, die im Personalbereich angesiedelt ist. Sie entwickelt in Abstimmung mit den Unternehmensbereichen strategische Handlungsfelder und initiiert übergreifende Projekte, Trainings und Sensibilisierungsmaßnahmen.

Diversity Day

An einem Tag im Jahr steht der Konzern besonders im Zeichen der Vielfalt: der unternehmensinterne Diversity Day. Vielfalt bewusst erleben, neue Perspektiven einnehmen und verstehen, wie alle Beschäftigten vom Diversity & Inclusion Management profitieren können – das sind zentrale Ziele, die wir damit erreichen wollen.

Im Berichtsjahr fand der Diversity Day zum bisher neunten Mal statt. Unter dem Motto »Viel erreicht, viel zu tun! Warum Vielfalt eine inklusive Kultur braucht.«

wurde in Onlineveranstaltungen unter anderem mit dem Vorstand diskutiert. Beschäftigte konnten im Vorfeld Fragen einreichen.

Sensibilisierung und Qualifizierung von Beschäftigten

Die Mercedes-Benz Group sensibilisiert die Beschäftigten weltweit für die Themen Diversity und Inklusion. Seit Mai 2021 beispielsweise ist ein E-Learning-Tool im Einsatz, welches das Bewusstsein für ein wertschätzendes Miteinander sowie für mögliche Stolpersteine schärfen soll und aufzeigt, welchen Beitrag jeder Beschäftigte leisten kann. Anhand von Fallbeispielen lernen die Teilnehmenden, was wirksame Methoden gegen eigene Vorurteile sind und welche Lösungsansätze es bei Konflikten gibt. Das Training steht allen Beschäftigten weltweit zur Verfügung und wird in elf Sprachen angeboten.

Ergebnisse

Der Konzern setzte sich bereits 2006 zum Ziel, den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen im Unternehmen kontinuierlich und nachhaltig auf 20 % bis Ende des Jahres 2020 zu erhöhen. Dieses Ziel wurde erreicht. Seit 2021 soll der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen im Konzern jährlich um einen Prozentpunkt weiter steigen. Dieses Ziel haben wir im Berichtsjahr erreicht: Der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen (Ebene 3 und höher) bei der Mercedes-Benz Group weltweit lag zum 31. Dezember 2021 bei 22,5 % (Headcounts, voll-konsolidierte Gesellschaften). Diese Daten umfassen nur die Mercedes-Benz Group. Sie sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Dezember 2021 nicht vergleichbar mit den Vorjahren. Um die Erhöhung des Frauenanteils im Topmanagement zu messen, greifen wir auf die entsprechenden Daten unserer Personalreportingsysteme zurück. Die Ergebnisse werden regelmäßig und standardisiert dem Vorstand berichtet.

Diversitätskonzepte im Vorstand und im Aufsichtsrat werden in der Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.

Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz

Das Unternehmen möchte seinen Beschäftigten ein gesundes und sicheres Arbeitsumfeld ermöglichen. Ob ergonomische Arbeitsplatzgestaltung, Gesundheitsangebote oder Sicherheitsqualifizierungen: unser übergeordnetes Ziel ist es daher, gesundheitlichen Risiken vorzubeugen und die Gesundheit unserer Beschäftigten dauerhaft zu erhalten.

Wie wichtig ein nachhaltiges Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagement ist, zeigt sich nicht nur vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie. Auch der demografische Wandel und der technologische Fortschritt bringen neue Herausforderungen. Wir setzen dabei auf ein ganzheitliches Gesundheits- und Arbeitssicherheitsmanagement. Im Fokus dabei stehen vor allem präventive Maßnahmen, die wir kontinuierlich prüfen und weiterentwickeln.

Vorgaben, Richtlinien, Organisation und Verantwortlichkeiten

Die Arbeitsschutzstrategie der Mercedes-Benz Group beinhaltet Standards zur Gestaltung von Arbeitsplätzen und -prozessen. Außerdem arbeiten wir systematisch daran, arbeits- und gesundheitsbezogene Risiken zu verringern. Im Konzern gelten weltweit einheitliche, auf Prävention ausgelegte Leitlinien. Die Konzernrichtlinie Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie die Leitsätze zum Arbeits- und Gesundheitsschutz dienen hierbei als übergreifende, international gültige Konzernregelungen. Sie orientieren sich an internationalen Standards sowie nationalen Gesetzen und betonen die Verpflichtung der Führungskräfte, verantwortlich zu handeln. Gleichzeitig unterstreichen sie auch die Eigenverantwortung der Beschäftigten. 2019 bekannte sich das Unternehmen außerdem zu »Vision Zero«: Ziel der weltweiten Kampagne ist es, arbeitsbedingte Unfälle und Krankheiten zu verhindern sowie gleichzeitig die Sicherheit, Gesundheit und das Wohlbefinden von Beschäftigten zu fördern.

Der Bereich Health & Safety steuert konzernweit die Themen Arbeitssicherheit und Gesundheit. Er ist im Personalbereich angesiedelt und dem leitenden Konzernarzt unterstellt. Die Themen zum Gesundheits- und Arbeitsschutz werden zudem regelmäßig in verschiedenen Ausschüssen, beispielsweise der Kommission für Arbeitssicherheit, Umwelt und

Gesundheit sowie mit Betriebsrats- und Unternehmensvertretern, auf den Unternehmensebenen besprochen und entschieden.

Betriebliches Gesundheitsmanagement und psychische Gesundheit

Das Unternehmen bietet den Beschäftigten in Deutschland arbeitsmedizinische Beratungen und Vorsorgen an. Hinzu kommen Maßnahmen und Angebote der betrieblichen Gesundheitsförderung sowie der Sozialberatung. Mit unserem betrieblichen Gesundheitsmanagement in Deutschland wollen wir sowohl die physische als auch die psychische Gesundheit unserer Beschäftigten fördern. Unterstützt wird dies durch Kampagnen, Beratungs- und Qualifizierungsangebote sowie Maßnahmen in den Bereichen Prävention, Therapie und Rehabilitation. Im Berichtsjahr wurde für Deutschland eine Konzernbetriebsvereinbarung zur psychischen Gesundheit vereinbart, mit dem Ziel, die psychische Gesundheit der Beschäftigten zu erhalten und zu fördern. Im internationalen Kontext setzen wir unsere Schwerpunkte auf die medizinische Versorgung sowie die Abstimmung von pandemiebedingten Maßnahmen und Präventionsstrategien sowie auf Ergonomie.

Umgang mit COVID-19

Zur Eindämmung der Verbreitung von COVID-19, wurden Beschäftigte an unseren Standorten gezielt auf konkrete Maßnahmen und Vorgaben zum Infektionsschutz hingewiesen. Auch offizielle Empfehlungen wie beispielsweise in Deutschland vom Robert-Koch-Institut (RKI) wurden entsprechend umgesetzt – das gilt sowohl für den Berichtszeitraum als auch darüber hinaus. Mit der Einführung der zugelassenen Impfstoffe konnte – analog zur Impfkampagne der Bundesregierung – den berechtigten Beschäftigten an den deutschen Standorten ein betriebliches Impfangebot gemacht werden. Medizinisches Fachpersonal mit Werksärzten und medizinischen Fachangestellten führte die Impfungen an den deutschen Standorten durch. Ab Mitte November wurden erneut Erst- und Zweitimpfungen, sowie ab Dezember Booster-Impfungen angeboten.

Im Jahr 2020 wurde ein weltweites Unfall- und Krisenfalldokumentationssystem eingeführt: Der hier integrierte, digitale Meldeprozess für Krisenfälle ermöglicht eine rasche Erfassung aller COVID-19-Fälle bei Beschäftigten – und damit eine schnelle Nachverfolgung

möglicher Kontaktpersonen durch den werksärztlichen Dienst oder die Führungskräfte. Die Darstellung von Infektionsketten konnte dazu beitragen, im Jahr 2021 die Ausbreitung von COVID-19 im Unternehmen zu verringern. Gleichzeitig wurde das System im Berichtsjahr weiterentwickelt. Unter anderem können die Daten in Übereinstimmung mit datenschutzrechtlichen Anforderungen nun noch besser ausgewertet und analysiert werden. Die verbesserte Funktionalität hilft, künftig schneller und zielgerichteter auf unvorhergesehene Ereignisse wie eine weitere Pandemie zu reagieren – und damit weniger anfällig für Krisen zu sein.

Risikomanagement

Ziel der Mercedes-Benz Group ist es, dass Unfälle und gesundheitliche Beeinträchtigungen bei den Beschäftigten gar nicht erst auftreten. Deshalb wird bei Health & Safety ein präventiver Ansatz verfolgt, um frühzeitig das Gefährdungspotenzial von Arbeitsplätzen und -prozessen beurteilen zu können. An unseren konzern-eigenen Produktionsstandorten wird ein Safety Risk Management betrieben, welches der Richtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz folgt. Zudem wurden Instrumente und Gefährdungsbeurteilungsprozesse definiert, die lokal umgesetzt werden.

Zur Überprüfung, ob die Konzernrichtlinien im Arbeits- und Gesundheitsschutz pflichtgemäß umgesetzt werden, wird jeder Standort mit in der Regel mehr als 500 Beschäftigten oder entsprechender Risikoeinstufung etwa alle fünf Jahre besucht und nach einem standardisierten Verfahren evaluiert.

Gefährdungen digital beurteilen

Ein wichtiges Instrument, mit dem der Konzern potenzielle Risiken bewertet, ist die Gefährdungsbeurteilung: Mit einem Onlinetool, das weltweit zur Verfügung gestellt wird, wurden Teile dieses Risikomanagementprozesses digitalisiert. Dieses Tool wird von der Europäischen Agentur für Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (EU-OSHA) bereitgestellt und ist für die Belange des Konzerns erweitert worden. Es zeigt dem Nutzer spezifische Risiken an, die in seinem Bereich auftreten können. Er muss dann nur noch beurteilen, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen ausreichen, um das Risiko auf ein akzeptables Niveau zu

senken. Aus dieser Gefährdungsbeurteilung wird anschließend automatisch eine Unterweisungsunterlage generiert.

Sensibilisierung für Arbeitssicherheit

Die Mercedes-Benz Group sensibilisiert ihre Beschäftigten für die Themen Ergonomie und Arbeitssicherheit. Dabei werden vermehrt Filme, verschiedene Informationsportale oder Onlinetrainings eingesetzt. Neue Mitarbeiter werden in einer Erstunterweisung über sicherheitsrelevante Aspekte ihres Arbeitsplatzes informiert. Auch danach werden regelmäßig verpflichtende Sicherheitsunterweisungen durchgeführt.

Ergebnisse

Mit unseren Sicherheits- und Hygieneregeln, Teststrategien und Impfangeboten wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket umgesetzt und damit versucht, unsere Mitarbeiter so gut wie möglich zu schützen. Darüber hinaus haben wir einen Beitrag dazu geleistet, die Pandemie einzudämmen.

Unter anderem pandemiebedingt konnten nicht alle Standorte das freiwillig angestrebte ISO 45001-Zertifikat verlängern. Zum Schutz der Belegschaft wurde die Anwesenheit externer Personen in den Produktionsbereichen auf das betriebsnotwendige Minimum beschränkt. Unabhängig von externen Zertifizierungsaudits erfolgt etwa alle fünf Jahre eine Überprüfung, ob die verbindlichen Sicherheitsstandards der Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz an konzerneigenen Produktionsstandorten eingehalten werden und ein funktionierendes Managementsystem zur Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (SGA) vorhanden ist. Im Berichtsjahr waren turnusmäßig keine Mercedes-Benz Standort-evaluierungen im Rahmen des Safety-Risk-Management vorgesehen – entsprechend gibt es keine pandemiebedingten Versäumnisse, die nachgeholt werden müssen. Die Mercedes-Benz Group verfügt weltweit über mehrere Unfalldokumentationssysteme, aus denen unter Beachtung gültiger Datenschutzbestimmungen standardisierte Kennzahlen abgeleitet werden. Auf Basis dieser Kennzahlen entstehen monatliche Berichte mit den konzernweiten Unfallkennzahlen.

B.37

Ziel	Zielhorizont
Lobbying-Aktivitäten anhand festgelegter Evaluationskriterien nachvollziehbar und überprüfbar machen	2022
Meilenstein: Evaluationskonzept zur Standortbestimmung erarbeiten	2021
Meilenstein: Stakeholder-Interviews fortführen sowie notwendige Maßnahmen für die künftige politische Interessenvertretung ableiten	2022

Sozialbelange

Die bevorstehenden großen gesellschaftlichen und ökologischen Herausforderungen wie der Klimawandel oder die zunehmende Urbanisierung kann die Menschheit nur gemeinschaftlich bewältigen. Hierzu leistet das Unternehmen seinen Beitrag: Der Konzern bringt sich mit seiner Expertise in den gesellschaftlichen Dialog ein und arbeitet mit Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft an Lösungen.

Der Konzern möchte sich als vertrauenswürdiger und zuverlässiger Gesprächspartner in politische und öffentliche Meinungsbildungsprozesse einbringen. Übergeordnetes Ziel dabei ist es, unternehmerische und gesellschaftliche Interessen dauerhaft miteinander in Einklang zu bringen.

Verantwortungsvolle Interessenvertretung

Für den politischen Dialog und eine verantwortungsvolle Interessenvertretung hat sich der Konzern eigene Grundsätze auferlegt: Wahrung politischer Zurückhaltung, Ausgewogenheit und Neutralität im Umgang mit politischen Parteien, Abgeordneten und Amtsträgern.

Mit verschiedenen Instrumenten wird gewährleistet, dass die politische Interessenvertretung mit geltenden Vorschriften und ethischen Standards im Einklang steht. Dabei finden in der Verbandsarbeit und der Kooperation mit anderen Unternehmen kartellrechtliche Vorgaben besondere Beachtung. Zudem wurden unternehmensintern verbindliche Vorgaben festgelegt. Diese sind unter anderem in der Verhaltensrichtlinie des Konzerns festgeschrieben.

Den Umgang mit Zuwendungen, die Vergabe von Parteispenden und die Handhabung weiterer Instrumente zur politischen Interessenvertretung regelt außerdem unsere Richtlinie »Lobbying und politische Zuwendungen/Parteispenden«. Die Richtlinien finden die Beschäftigten in der Richtliniendatenbank im Intranet. Die Mercedes-Benz Group (aktuell als Daimler AG) ist zudem im Transparenzregister der Europäischen Union gelistet und erkennt dessen Verhaltenskodex an. Weiterhin wird die Entscheidung des Deutschen Bundestags begrüßt, ab 2022 ein Lobbyregister auf nationaler Ebene einzurichten.

Die genannten Richtlinien definieren auch, wie mit Risiken, die im Zusammenhang mit der politischen Interessenvertretung stehen, umzugehen ist. Diese Risiken werden zudem in konzernweit verankerten Compliance-Prozessen adressiert. Beschwerden und Hinweise, die im Zusammenhang mit unseren Konzernaktivitäten zur politischen Interessenvertretung stehen, nimmt das Hinweisgebersystem Business Practices Office (BPO) entgegen.

Zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und konzerninternen Richtlinien werden für Beschäftigte der Konzerngesellschaften der Mercedes-Benz Group regelmäßig verbindliche Trainings durchgeführt. Der Bereich Integrität und Recht kontaktiert die entsprechenden Zielgruppen, die das Training absolvieren müssen. Diese Trainings können meist im Selbststudium online

durchgeführt werden. Beschäftigte, die in ihrer Rolle politisch aktiv sind – beispielsweise Werkleiter –, werden zusätzlich für ihre Aufgaben qualifiziert.

Zentrale Koordinierungsstelle

Für den Dialog mit der Politik auf nationaler und internationaler Ebene ist der Bereich Politik und Außenbeziehungen (External Affairs – EA) die zentrale Koordinierungsstelle. Er hat seinen Sitz in Stuttgart und gehört zum Ressort des Vorstandsvorsitzenden. Der Bereich EA gestaltet die Beziehungen des Konzerns über ein weltweites Netzwerk mit Außenbüros in Berlin, Brüssel, Peking und Washington sowie über Repräsentanten in den Märkten.

Thematische Schwerpunkte

Konkret geht es der Mercedes-Benz Group in den Gesprächen mit politischen Entscheidern darum, nachhaltige Lösungen für gesellschaftliche Herausforderungen zu finden – und so die Planungssicherheit für das Unternehmen zu erhöhen. Im Berichtsjahr standen vor allem folgende Themen im Fokus:

- Klimaziele umsetzen und Luftqualität verbessern
- Städte lebenswerter gestalten
- Verkehrssicherheit verbessern
- Standards für menschenrechtliche Sorgfalt etablieren
- nachhaltige Finanzierung
- standortbezogene Fragestellungen
- freier und fairer Handel
- Beitrag zur Gestaltung von Arbeitsgesetzen

B.38

Exemplarische Instrumente unseres Stakeholder-Dialogs

Information	Dialog	Partizipation
<ul style="list-style-type: none"> – Nachhaltigkeitsbericht sowie regionale Berichte (zum Beispiel China Sustainability Report) – Umwelterklärungen der Werke – Presse- und Öffentlichkeitsarbeit – Unternehmenswebsite – Blogs und Social Media – Social Intranet und interne Kommunikation – Werksführungen, Empfänge, Mercedes-Benz Museum 	<ul style="list-style-type: none"> – jährlicher »Sustainability Dialogue« (Deutschland/Regionen) – Lokaler Dialog mit Anwohnern und Kommunen – Interne Dialogveranstaltungen zu Integrität und Compliance – Lieferanten-Portal – Mitgliedschaften in Nachhaltigkeitsinitiativen und -netzwerken – Fachtagungen zu gesellschaftlichen Themen und Debatten – Anlass- und projektbezogene Gespräche – Dialogformate zu Zukunftsfragen: Thinktanks, Hackathons, Ideenwettbewerbe 	<ul style="list-style-type: none"> – Konsultation von Stakeholdern in thematischen Arbeitsgruppen – Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit – Peer-Review im Rahmen von Nachhaltigkeitsinitiativen wie UN Global Compact

Für die Mercedes-Benz Group ist das Pariser Klimaabkommen mehr als eine Verpflichtung – wir bekennen uns aus Überzeugung zu seinen Zielen. Unsere politische Interessenvertretung und unsere Partnerschaften folgen dieser Überzeugung und den im Pariser Klimaabkommen vereinbarten Klimaschutzzielen.

Parteispenden und politische Zuwendungen

Der Konzern hat im Berichtszeitraum weder in monetärer noch nicht monetärer Form an Parteien gespendet. Die Entscheidung hierfür ist unabhängig von aktuellen politischen oder wirtschaftlichen Ereignissen zustande gekommen.

Evaluationskonzept

Im Berichtsjahr wurde gemeinsam mit externen Beratern ein Evaluationskonzept entwickelt, um die Lobbying-Aktivitäten nachvollziehbar und überprüfbar zu machen. Das Konzept beruht auf wissenschaftlicher Basis. Wir haben uns bei der Methodik für anonymisierte Interviews entschieden. Die Zielgruppe umfasst interne und externe Stakeholder – unter anderem Vertreter von NGOs, ThinkTanks und Verbänden sowie aus Politik und Verwaltung. Die ersten Stakeholder haben wir bereits im Jahr 2021 interviewt.

Stakeholder-Dialog

Die Mercedes-Benz Group legt großen Wert darauf, mit ihren Interessengruppen im Gespräch zu bleiben. Das ermöglicht es dem Konzern, sein Nachhaltigkeitsengagement aus verschiedenen Blickwinkeln zu betrachten, neue Trends zu identifizieren und aufzugreifen sowie Erfahrungen auszutauschen. Dabei geht es auch darum, kontroverse Themen schon früh zu diskutieren. Im Mittelpunkt steht ein Dialog, der für alle beteiligten Seiten ertragreich und zielführend ist.

Voraussetzung ist, die Stakeholder zu kennen. Stakeholder sind Personen und Organisationen, die rechtliche, finanzielle, ethische oder ökologische Ansprüche oder Erwartungen an das Unternehmen haben. Ob eine Person, Organisation oder Gruppe Stakeholder des Unternehmens ist, hängt davon ab, wie stark sie durch Entscheidungen des Konzerns beeinflusst wird oder umgekehrt Konzernentscheidungen beeinflussen kann. Die primären Stakeholder sind demnach Kunden, Beschäftigte, Investoren und Lieferanten. Darüber hinaus erfolgt ein regelmäßiger Austausch mit

zivilgesellschaftlichen Gruppen wie Nichtregierungsorganisationen. Aber auch mit Verbänden, Gewerkschaften, Medien, Analysten, Kommunen, Anwohnern in der Nachbarschaft der Standorte sowie mit Vertretern aus Wissenschaft und Politik pflegt der Konzern den Kontakt.

Auch auf Standortebene steht das Unternehmen mit seinen Anspruchsgruppen im Austausch: Anlass- und projektbezogen greift der Konzern Fragen, Bedenken, Kritik sowie Anregungen von Stakeholdern auf und tritt mit ihnen in einen offenen Austausch. Im Berichtszeitraum haben wir beispielsweise im Gemeinderat der Stadt Stuttgart unsere Überlegungen zur Flächennutzung des Werks Untertürkheim vorgetragen und Maßnahmen zur Weiterentwicklung herbeigeführt. Zudem hat im Oktober 2021 das Top-Level-Meeting des Strategiedialogs Automobilwirtschaft der Landesregierung Baden-Württemberg stattgefunden: Ziel des Treffens war, einen Austausch aller am Strategiedialog beteiligten Institutionen und Unternehmen zu ermöglichen und über aktuelle Herausforderungen rund um die Transformation der Automobilindustrie zu diskutieren.

Dialogformate

Um mit relevanten Stakeholdern in den Dialog zu treten, nutzt der Konzern verschiedene Formate: Unter anderem werden jährlich die Sustainability Dialogues veranstaltet, Stakeholder-Befragungen sowie Fachtagungen und thematische Dialoge durchgeführt. Zum anderen werden aktuelle Diskussionen in der Öffentlichkeit beobachtet. Die damit verbundenen Erwartungen werden durch die Beteiligung des Konzerns an branchenspezifischen und übergreifenden Netzwerken sowie Initiativen ausgelotet. Zusätzlich werden Studien und andere wissenschaftliche Publikationen ausgewertet sowie eigene Medienanalysen durchgeführt. Dies hilft dem Konzern über den initiierten Dialog hinaus, Entwicklungen und damit verbundene Erwartungen zu erkennen.

»Sustainability Dialogue«. Ein wichtiges Instrument im Austausch mit den Stakeholdern ist der »Sustainability Dialogue«. Er findet seit 2008 einmal jährlich in Stuttgart statt und bringt Stakeholder aus unterschiedlichen Bereichen mit Mitgliedern des Konzernvorstands und des Managements zusammen. In verschiedenen

Workshops diskutieren die Teilnehmer über ausgewählte Nachhaltigkeitsthemen und arbeiten gemeinsam an der Weiterentwicklung ihrer Ansätze. Die Themenverantwortlichen nehmen die Impulse der Teilnehmer auf und lassen sie in Zusammenarbeit mit den Stakeholdern in ihre Arbeit einfließen. Auf der Folgeveranstaltung berichten sie dann über die gemachten Fortschritte.

2021 wurde der zweitägige »Sustainability Dialogue« pandemiebedingt wie im Vorjahr auf einer digitalen Meeting-Plattform durchgeführt. Fünf Vertreter des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG erstatteten einen Bericht zur Lage. Erstmals wurde der öffentliche Teil am ersten Tag im Internet übertragen: Über 700 Interessierte verfolgten die Podiumsdiskussionen live und konnten über eine Plattform mitdiskutieren sowie Fragen stellen. Mehr als 200 externe und interne Teilnehmende tauschten sich in insgesamt sieben Arbeitsgruppen zu verschiedenen Themen aus. Unter anderem wurde darüber diskutiert, was die Beschlüsse der UN-Klimakonferenz COP26 in Glasgow für das Unternehmen bedeuten. Welche gemeinsamen Anstrengungen es für eine nachhaltigere Lieferkette bedarf, war ein weiteres Thema.

Als global agierendes Unternehmen hat sich der Konzern zum Ziel gesetzt, Nachhaltigkeit weltweit in seinen Geschäftseinheiten und Fachbereichen zu etablieren. Deshalb wird der »Sustainability Dialogue« auch in anderen Ländern und Regionen organisiert. Die internationalen Dialogveranstaltungen fanden in der Vergangenheit bereits in China, Japan, den USA und Argentinien statt. Im Berichtsjahr beteiligten sich über 160 Stakeholder am »Sustainability Dialogue« in Peking (China), der als Hybridveranstaltung durchgeführt wurde. Die Teilnehmenden sprachen schwerpunktmäßig über Straßenverkehrssicherheit im Zusammenspiel mit neuen Technologien.

Beirat als wichtiger Impulsgeber. Ein wichtiger Impulsgeber für die Nachhaltigkeitsarbeit des Konzerns ist seit 2012 der Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit. Seine Mitglieder sind unabhängige externe Fachleute aus Wissenschaft, Zivilgesellschaft und Wirtschaft. Sie sind Experten in den Bereichen Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie Menschenrechte und Ethik. Die Beiratsmitglieder

begleiten uns konstruktiv-kritisch in Fragen der Integrität und Unternehmensverantwortung. Unter der Leitung des zuständigen Vorstandsmitglieds für Integrität und Recht trifft sich der Beirat zu drei Sitzungen jährlich. Eine dieser jährlichen Sitzungen dient insbesondere dem Austausch mit anderen Vorstandsmitgliedern und Mitgliedern des Aufsichtsrats. In weiteren themenspezifischen Terminen findet zudem ein regelmäßiger Austausch des Beirats mit Vorstandsmitgliedern, Führungskräften und Mitarbeitern statt. Im Jahr 2021 beschäftigte sich das Gremium unter anderem mit Social Compliance, Sustainable Finance sowie der Transformation der Automobilindustrie und ihren sozialen Aspekten – beispielsweise mit der Balance zwischen Klimaschutz und dem Erhalt von Arbeitsplätzen.

Verbände und Initiativen

Neben dem direkten Austausch mit politischen Entscheidungsträgern und anderen Interessengruppen, die sich für eine nachhaltige Entwicklung einsetzen, engagiert sich das Unternehmen in diversen Verbänden, Gremien und Nachhaltigkeitsinitiativen. Hierzu gehören insbesondere der UN Global Compact sowie econsense – Forum Nachhaltige Entwicklung der Deutschen Wirtschaft e.V. und das World Business Council for Sustainable Development. Innerhalb dieser Initiativen erfolgt auch ein Austausch mit Vertretern der Zivilgesellschaft.

Verkehrssicherheit

Unfallfreies Fahren – diese Vision treibt Mercedes an und gehört fest zu seiner nachhaltigen Geschäftsstrategie. Die innovativen Fahrerassistenzsysteme bieten Fahrern und Insassen schon heute ein hohes Maß an Sicherheit und Komfort. Sie können helfen, kritische Fahrsituationen zu vermeiden und sicher zu bewältigen, um Insassen und auch andere Verkehrsteilnehmer zu schützen. Insbesondere durch Warnungen oder aktive Bremsenriffe lassen sich Unfälle immer häufiger verhindern oder zumindest abmildern.

B.39

Ziel	Zielhorizont
Systeme zur Unfallvermeidung weiter verbessern	laufend
Fahrzeuge für die Insassen während eines Unfalls und danach noch sicherer machen.	laufend
Fahrzeuge für andere Verkehrsteilnehmer, beispielsweise Fußgänger, sicherer machen.	laufend
Die allgemeine Verkehrssicherheit durch Sicherheitsinitiativen erhöhen.	laufend

Ganzheitliches Sicherheitskonzept

Bei der Fahrzeugentwicklung folgt die Mercedes-Benz Group dem ganzheitlichen Konzept der »Integralen Sicherheit«. Unter diesem Begriff wurden erstmals Ende der 1990er-Jahre die Sicherheitssysteme vier Phasen zugeordnet: »Beim Fahren assistieren«, »Auf den möglichen Unfall vorbereiten«, »Beim Unfall schützen« und »Nach dem Unfall helfen«. Mit unseren Sicherheitsmaßnahmen schlagen wir innerhalb dieser vier Phasen die Brücke zwischen aktiver und passiver Sicherheit – also zwischen der Unfallvermeidung (Phasen 1 und 2) und dem Schutz im Fall eines Unfalls (Phasen 3 und 4). Ein Beispiel sind innovative Rückhaltesysteme wie der Beltbag und der Fondairbag in der S-Klasse für die Rücksitzpassagiere.

Integrierter Ansatz

Weniger Unfälle, mehr Verkehrssicherheit: Das ist eine der Zielsetzungen, die mit dem Einsatz automatisierter und autonomer Systeme in Fahrzeugen einhergeht. Aber bei allen Vorteilen ist auch Vorsicht geboten: Ethische und rechtliche – inklusive datenschutzrechtliche – Risiken dürfen bei automatisierten Systemen nicht außer Acht gelassen werden und sind von der Mercedes-Benz Group bereits in der Produktentwicklung berücksichtigt. So implementieren wir datenschutzrechtliche Grundsätze und Standards nach dem Motto »Privacy by Design« entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Zudem integrieren wir mit dem Konzept »Ethics by Design« gesellschaftliche und ethische Aspekte in das hoch- und vollautomatisierte Fahren.

Technische, ethische und rechtliche Fragen rund um das automatisierte Fahren beantwortet die Mercedes-Benz Group in einem integrierten Ansatz. Hieran beteiligt sich ein interdisziplinäres Team mit Experten aus Forschung

und Entwicklung, Produktsicherheit und Qualitätsmanagement, aber auch Experten aus dem Vorstandsressort Integrität und Recht. Außerdem fördern wir den breiten gesellschaftlichen und politischen Diskurs zum Thema automatisiertes Fahren.

Gemeinsam für mehr Fahrzeugsicherheit

Das Ziel, den Straßenverkehr sicherer zu machen, lässt sich nur gemeinsam erreichen. Daher setzen wir auf Kooperationen und beteiligen uns an Forschungsprojekten. Bereits seit 2016 engagiert sich die Mercedes-Benz AG für das strategische Kooperationsprojekt »Tech Center i-protect« aus Wirtschaft, Wissenschaft und Politik. Innerhalb des Projekts befassen wir uns beispielsweise mit neuen Rückhaltesystemen zukünftiger Fahrzeuginnenräume, nutzen digitale Möglichkeiten in der Unfallforschung und erproben neue Ansätze wie den Einsatz von Röntgentechnologie bei Crashtests.

Fahrerassistenzsysteme für mehr Sicherheit

Die Assistenz- und Sicherheitssysteme bieten Komfort und Sicherheit zugleich. So unterstützen Autos von Mercedes-Benz, die mit Fahrerassistenzsystemen ausgestattet sind, den Fahrer beispielsweise beim Lenken, Bremsen und Beschleunigen (SAE-Level 2). Fahrerassistenzsysteme können bei Kollisionsgefahr je nach Situation unterschiedlich reagieren. Ein Beispiel hierfür ist der serienmäßige Aktive Brems-Assistent bei Mercedes-Benz Pkw: Er kann helfen, Unfälle mit vorausfahrenden Fahrzeugen und Fußgängern, die die Fahrbahn überqueren, in ihrer Schwere zu mindern oder sogar zu vermeiden.

Hoch- und vollautomatisiertes Fahren

Mit DRIVE PILOT (SAE-Level 3) und INTELLIGENT PARK PILOT (SAE-Level 4) will Mercedes-Benz den entscheidenden Schritt zum hoch- und vollautomatisierten Fahren gehen. Die Verfügbarkeit und Nutzung zukünftiger DRIVE PILOT-Funktionen auf Autobahnen hängt von Optionen, Ländern und entsprechenden Gesetzen ab. Mit dem DRIVE PILOT haben wir eine Technologie entwickelt, die ein bislang einmaliges Fahrerlebnis bietet und das Wichtigste schenkt: Zeit. Unter bestimmten Voraussetzungen können Mercedes-Benz Kundinnen und Kunden die Fahraufgabe an das Fahrzeug abgeben und sich anderen Dingen widmen. Beim SAE-Level 3 übernimmt die automatisierte Fahrfunktion

bestimmte Fahraufgaben. Dennoch ist weiterhin ein Fahrer notwendig. Der Fahrer muss jederzeit bereit sein, die Kontrolle über das Fahrzeug zu übernehmen, wenn er durch das Fahrzeug zum Eingriff aufgefordert wird.

Bestnoten und Auszeichnung

Die Modelle von Mercedes-Benz Pkw erhalten immer wieder Bestnoten bei Sicherheitstests von unabhängigen Instituten. Hervorzuheben sind die Bewertungen, die Mercedes-Benz regelmäßig vom US-amerikanischen Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) bekommt: Beim IIHS-Rating werden neben der Crashesicherheit auch Systeme zur Unfallvermeidung und das Licht bewertet. Für das Modelljahr 2021 wurden die Mercedes-Benz C-Klasse, E-Klasse und GLE-Klasse mit dem Prädikat »2021 TOP SAFETY PICK+« ausgezeichnet, der GLC mit dem »2021 TOP SAFETY PICK«. Darüber hinaus wurden im Berichtszeitraum sowohl der EQA (Schema 2019), Kategorie Kompakt-SUV als auch der EQS (Schema 2021) von EuroNCAP mit fünf von fünf möglichen Sternen bewertet. Der EQS wurde sogar zweimal »Best in Class« – in den Kategorien »Oberklasse« und »Pure Electric«. Damit haben alle im Jahr 2021 in den Markt gebrachten EQ-Modelle die höchstmögliche Bewertung erhalten.

In unseren Forschungs- und Entwicklungsleistungen für das Jahr 2021 in Höhe von 9,1 Mrd. € sind unter anderem auch Forschungs- und Entwicklungskosten (F&E-Kosten) für unsere Sicherheitsmaßnahmen und -konzepte enthalten.

Integrität und Compliance

B.40

Ziel	Zielhorizont
Mit unseren Integritätsaktivitäten verfolgen wir folgende zentrale Ziele:	
– Kenntnis und Einhaltung der Verhaltensrichtlinie	laufend
– Alle Mitarbeiter und Führungskräfte zeigen integriertes und verantwortungsvolles Verhalten	
– Austausch und Dialog zu aktuellen Integritätsschwerpunkten und Risiken nicht integrierten Verhaltens	
– Feedback aus Integritätsmessungen fließt in Maßnahmen zur Stärkung der Integritätskultur ein	
Mit unseren Compliance-Aktivitäten verfolgen wir folgende zentrale Ziele:	
– Achtung und Wahrung der Menschenrechte	laufend
– Einhaltung von Vorschriften zur Korruptionsprävention	
– Wahrung und Förderung des fairen Wettbewerbs	
– Übereinstimmung unserer Produkte mit technisch-regulatorischen Anforderungen	
– Beachtung der Datenschutzgesetze	
– Einhaltung von Sanktionsvorgaben	
– Geldwäscheprävention	
– Verhinderung von Terrorismusfinanzierung	

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

Unternehmenskultur der Integrität

Die Automobilindustrie ist im Umbruch. Neue Geschäftsfelder entwickeln sich und neue Technologien werfen neue Fragen auf – ethische wie rechtliche. Zudem hat die COVID-19-Pandemie zu tiefgreifenden Veränderungen auf der ganzen Welt geführt. In solchen Zeiten des Wandels und der Unsicherheit kommt es besonders auf wertgeleitetes Handeln an.

Entsprechend ist Integrität für uns ein zentrales Element unserer Unternehmenskultur und als »Enabler« fester Bestandteil unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie. Dazu gehört für uns nicht nur, geltende Gesetze und Regeln einzuhalten. Ebenso wird jedes Handeln an

gemeinsamen Grundsätzen ausgerichtet – dazu zählen insbesondere Fairness, Verantwortung, Respekt sowie Offenheit und Transparenz.

Integrität im Geschäftsalltag

Integrität, Compliance und Recht sind in der Mercedes-Benz Group in einem Vorstandsressort gebündelt. Das Ressort »Integrität und Recht« unterstützt alle Unternehmensbereiche dabei, diese Themen im Geschäftsalltag zu verankern.

Der Bereich Integrity Management setzt sich dafür ein, Integrität im Unternehmen zu fördern, weiterzuentwickeln und ein gemeinsames Integritätsverständnis zu schaffen. Ziel ist es, mögliche Risiken, die durch unethisches Verhalten entstehen können, zu vermeiden und so einen Beitrag zum langfristigen Erfolg des Unternehmens zu leisten. Die Leitung des Integrity Managements berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht.

Unternehmensgrundsätze und Verhaltensrichtlinie

Unsere Verhaltensrichtlinie ist für alle Beschäftigten der Mercedes-Benz Group und der kontrollierten Konzerngesellschaften bindend. Sie dient uns als gemeinsamer Wertemaßstab, legt die Leitlinien jeglichen Handelns fest und hilft uns dabei, richtige Entscheidungen zu treffen. Beschäftigte aus verschiedenen Unternehmensbereichen weltweit haben an ihrer Erstellung mitgewirkt. Sie liegt in zwölf Sprachen vor und umfasst unter anderem Regelungen zu Korruptionsprävention, dem Umgang mit Daten sowie zu Produktsicherheit und der Einhaltung technischer Vorschriften. Für unsere Beschäftigten ist unsere Verhaltensrichtlinie in der einheitlichen Regelungsdatenbank sowie im Intranet mit allen wichtigen Informationen zur Anwendung abrufbar, wie zum Beispiel FAQs, Anlaufstellen und Ansprechpartnern.

In der Verhaltensrichtlinie haben wir auch spezielle Anforderungen an unsere Führungskräfte formuliert: Insbesondere von ihnen erwarten wir, dass sie durch integrires Verhalten ihrer Vorbildfunktion gerecht werden und den Beschäftigten Orientierung geben.

Auch im Berichtsjahr haben wir sie regelmäßig über unsere Verhaltensrichtlinie informiert und die Bedeutung der Richtlinie im Arbeitsalltag besprochen.

Zudem haben wir die Themen Integrität, Compliance und Recht regelmäßig in unseren internen Medien aufgegriffen.

Information, Dialog und Training

Zur Förderung einer integren Unternehmenskultur gibt es seit dem Jahr 2015 einen Infopunkt Integrität. Er dient den Beschäftigten sowie den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Konzernunternehmen als zentrale Anlaufstelle bei Fragen zu integrem Verhalten. Der Infopunkt arbeitet unter anderem mit Experten für Rechts- und Personalthemen, Datenschutz, Compliance sowie Diversität oder Nachhaltigkeit zusammen. Er unterstützt selbst oder vermittelt die Beschäftigten an die richtigen Ansprechpartner.

Zudem steht den Beschäftigten ein weltweites Netzwerk lokaler Ansprechpartner für Integritäts-, Compliance- und Rechtsfragen zur Verfügung. Es bewertet die Anfragen unserer Beschäftigten und leitet, falls notwendig, entsprechende Maßnahmen ein.

Im Berichtsjahr haben wir die Zusammenarbeit und die Aktivitäten im Netzwerk Integrität ausgebaut. Das Netzwerk Integrität besteht aus Beschäftigten der einzelnen Gesellschaften, Geschäftsfeldern und Funktionalressorts des Konzerns und dient als gemeinsame Austauschplattform – mit dem Ziel, konkrete Maßnahmen zu erarbeiten und umzusetzen. Unter anderem wurden lokale Multiplikatorenteams eingerichtet, so wurde die Reichweite der Integritätsmaßnahmen erhöht. Um die Zusammenarbeit zu stärken und zu standardisieren, haben wir zudem einen Integritäts-Newsletter eingerichtet und regelmäßig internationale Multiplikatorendialoge veranstaltet. Das Netzwerk konzipierte und realisierte darüber hinaus zahlreiche weitere Angebote von Dialogveranstaltungen über Inhalte und Impulse für die Managementkommunikation bis hin zu Schulungen, um das Thema Integrität im Geschäftsalltag langfristig zu verankern.

Über das Social Intranet können unsere Beschäftigten auf den Werkzeugkasten Integrität zugreifen. Er enthält Formate für Dialogveranstaltungen, Tools zur Selbstreflexion, Fallbeispiele und weitere Informationen rund um das Thema Integrität. Der Werkzeugkasten wurde im Berichtsjahr um eine neue Workshopmethode erweitert: Unter dem Motto »Unsere Verhaltensrichtlinie – mit

unseren Unternehmensgrundsätzen das Richtige tun« konnten die Beschäftigten und Führungskräfte ihre Kenntnisse zur Verhaltensrichtlinie weiter vertiefen. Hinzukamen außerdem prägnante Kurzformate, beispielsweise ein Jahreskalender für Integrität. Diese sollen helfen, Integrität noch besser im Arbeitsalltag zu etablieren. Einen weiteren Arbeitsschwerpunkt des Jahres 2021 bildeten die Herausforderungen, die das hybride Arbeiten an integres Verhalten stellt. Um hierfür Hilfestellungen anzubieten, wurden sämtliche Formate des Werkzeugkastens Integrität an die Anforderungen des mobilen beziehungsweise hybriden Arbeitens angepasst.

Besonderen Wert legen wir auf den direkten Austausch und haben erneut verschiedene Dialogveranstaltungen mit Beschäftigten aller Hierarchiestufen sowie mit externen Stakeholdern durchgeführt. Aufgrund der geltenden Schutzmaßnahmen in der Coronapandemie haben die Dialogveranstaltungen im virtuellen Raum stattgefunden. Im Berichtsjahr haben wir die »Integrity Case Collection« entwickelt. Mit dieser Fallsammlung können die Beschäftigten verantwortungsvolles Verhalten in unklaren Situationen aktiv üben und sich über das »richtige Verhalten« austauschen und so in den Dialog treten.

Die Beschäftigten in der Verwaltung der Mercedes-Benz Group AG und kontrollierten Konzerngesellschaften absolvieren regelmäßig ein verpflichtendes web-basiertes Training zu Integrität, das auf der Verhaltensrichtlinie aufbaut. Führungskräfte sind Vorbilder und übernehmen daher eine besondere Rolle in Bezug auf Integrität, Compliance und Recht. Um sie dabei bestmöglich zu unterstützen, beinhaltet das Trainingsprogramm ein spezielles verpflichtendes Managementmodul.

Mitarbeiterbefragung

Der Erfolg des Konzerns hängt zu großen Teilen von dauerhaft gelebter Integrität ab. Deshalb arbeiten wir konsequent an unserem Integritätsverständnis, entwickeln es laufend weiter und überprüfen uns immer wieder selbst. Dabei spielen Befragungen wie die Mitarbeiterbefragung, die auch im Berichtsjahr konzernweit durchgeführt worden ist, eine große Rolle. Die vormals separate Messung der Wahrnehmung unserer Integritätskultur wurde in diesem Jahr in unsere

Mitarbeiterbefragung integriert. Die Befragungsergebnisse haben unmittelbaren Einfluss auf die Managementvergütung.

Die Ergebnisse der »Mitarbeiterbefragung 2021« haben gezeigt, dass unsere Integritätskultur im Vergleich zur letzten Befragung im Jahr 2018 besser im Unternehmen verankert ist.

Ein Ergebnis der Mitarbeiterbefragung war auch, dass eine offenere Speak-up-Kultur im Unternehmen gepflegt wird. Das heißt, dass unsere Beschäftigten auch sensible Themen offener ansprechen können. Ebenso wichtig ist für uns die Rückmeldung, dass sich unsere Mitarbeiter im Vergleich zu den Befragungsergebnissen aus dem Jahr 2018 in einem vertrauensvolleren Umfeld bewegen – denn nur dort können Themen auch konstruktiv diskutiert werden.

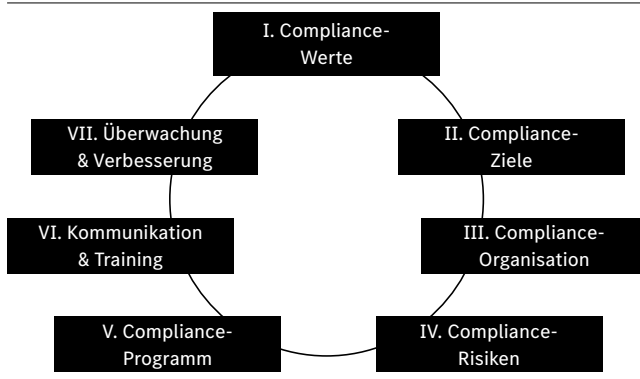
Um die Maßnahmen umzusetzen, die sich aus den Ergebnisreports ergeben, haben wir im Berichtsjahr den »Werkzeugkasten Integrität« strukturell überarbeitet und inhaltlich angepasst. Multiplikatoren unterschiedlicher Geschäftsfelder wurden geschult, um Führungskräfte bei den Folgeaktivitäten zu Integrität und Compliance zu unterstützen. Darüber hinaus hat auch das Netzwerk Integrität die Ergebnisse aufgegriffen, um für die einzelnen Geschäftsfelder und Funktionen weiterführende Maßnahmen auf den Weg zu bringen.

Wertebasiertes Compliance Management

Wertebasierte Compliance ist ein unverzichtbarer Teil des Geschäftsalltags der Mercedes-Benz Group und als solcher fest in der Unternehmenskultur verankert. Wir bekennen uns klar zu verantwortungsvollem Handeln. Wir erwarten von unseren Beschäftigten, dass sie sich an Gesetze, Regeln und freiwillige Selbstverpflichtungen halten und unsere Unternehmenswerte leben. Dies haben wir in unserer Verhaltensrichtlinie verbindlich festgeschrieben.

B.41

Das Compliance Management System



Mit unserem Compliance Management System (CMS) wollen wir die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen fördern sowie Fehlverhalten vorbeugen. Entsprechende Maßnahmen werden von unseren Compliance- und Rechtsorganisationen festgelegt und sollen den Geschäftserfordernissen in angemessener Weise Rechnung tragen.

Schwerpunkte des Compliance Managements

Korruption bekämpfen

Wir haben uns verpflichtet, Korruption zu bekämpfen – denn sie schadet dem fairen Wettbewerb, der Gesellschaft und unserem Konzern. Dabei gehen unsere Maßnahmen zur Korruptionsprävention über die Einhaltung nationaler Gesetze hinaus: Zusätzliche Leitfäden sind die OECD-Konvention gegen Bestechung ausländischer Amtsträger (1997) sowie die UN-Konvention gegen Korruption (2003). Unser Korruptionspräventions-Compliance-Programm basiert auf unserem konzernweiten CMS. Um eine unabhängige, externe Bewertung unseres Korruptionspräventions-Compliance-Programms zu erhalten, haben wir die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, das Compliance Management System Korruptionsprävention nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu untersuchen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung wurde Ende 2019 erfolgreich abgeschlossen.

Fairen Wettbewerb fördern

Das konzernweite Antitrust-Compliance-Programm des Konzerns ist an nationalen und internationalen Standards zur Wahrung des fairen Wettbewerbs ausgerichtet. Es umfasst einen weltweit gültigen Konzernstandard, der verbindlich definiert, wie kartellrechtliche Fragestellungen zu beurteilen sind.

Mit einer Beratungshotline, Leitfäden und Praxishilfen unterstützen wir unsere Beschäftigten weltweit dabei, kartellrechtlich kritische Situationen zu erkennen und sich regelkonform zu verhalten. Zuständig für die Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen gegen kartellrechtliche Risiken ist primär das Management der jeweiligen Konzerngesellschaft. Das Unternehmen überwacht im Rahmen der Konzernleitung die Tätigkeiten des Managements der jeweiligen Konzerngesellschaft. Ergänzend dazu führen die Bereiche Compliance, Legal Product & Technology und Corporate Audit Monitoring-Maßnahmen in unseren Geschäftsfeldern durch. Um eine unabhängige, externe Bewertung unseres Antitrust-Compliance-Programms zu erhalten, haben wir die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, das Compliance Management System Antitrust gemäß dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu untersuchen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung wurde Ende 2021 zum zweiten Mal nach 2016 erfolgreich abgeschlossen.

Technisch-regulatorische Vorgaben einhalten

Unter technical Compliance versteht Mercedes-Benz Cars & Vans die Einhaltung technisch-regulatorischer Anforderungen, Standards und Gesetze. Dabei berücksichtigen wir die grundsätzlichen Zielsetzungen der Gesetze und Regularien sowie interne Entwicklungsvorgaben und -prozesse. Unser Ziel ist es, Risiken im Produktentstehungsprozess (Produktentwicklung und Zertifizierung) frühzeitig zu erkennen und ihnen präventiv zu begegnen. Um das zu erreichen, haben wir in unseren automobilen Geschäftsfeldern ein technical Compliance Management System (tCMS) etabliert. Damit wollen wir sicherstellen, dass wir alle rechtlichen und regulatorischen Vorgaben während des gesamten Produktentwicklungs- und Zertifizierungsprozesses einhalten. Das tCMS legt Werte, Prinzipien, Strukturen und

Prozesse fest, die unseren Beschäftigten insbesondere bei anspruchsvollen Auslegungsfragen zu technischen Regelungen Sicherheit und Orientierung geben sollen.

Ergänzend zur Verhaltensrichtlinie hat das Technical Integrity Management gemeinsam mit den entsprechenden Entwicklungsbereichen die Verhaltensprinzipien »Themen ansprechen« und »Bewusste Ermessensentscheidungen« erarbeitet. Sie dienen allen Beschäftigten der Entwicklungs- und Zertifizierungsbereiche als Basis für ein gemeinsames Verständnis von verantwortungsbewusstem Verhalten im Produktentstehungsprozess.

Um eine unabhängige, externe Bewertung unseres tCMS zu erhalten, haben wir die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, das tCMS mit Schwerpunkt auf Emissionsrelevanz nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu untersuchen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegte Prüfung mit Schwerpunkt auf Emissionsrelevanz wurde Ende 2020 erfolgreich abgeschlossen.

Verantwortungsvoller Umgang mit Daten

Vernetzung und Digitalisierung spielen für die zukünftige Mobilität eine entscheidende Rolle. Daten zu schützen und damit verantwortungsvoll umzugehen, hat bei der Mercedes-Benz Group hohe Priorität.

Im Bereich des Datenschutzes sind die Vorgaben von regulatorischer Seite in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen: Nicht nur in der Europäischen Union gelten mit der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) strenge Vorgaben. Mittlerweile haben weltweit zahlreiche Länder, die für die Geschäftsaktivitäten des Konzerns relevant sind, ihre lokalen Datenschutzgesetze verschärft. Den gestiegenen regulatorischen Anforderungen begegnen wir mit unserem konzernweiten Data Compliance Management System (Data CMS), das gemeinsam mit unserem Datenleitbild und unserer Datenkultur in ein übergreifendes Data Governance System eingebettet ist.

Das Data CMS bündelt alle konzernweiten Maßnahmen, Prozesse und Systeme zur Einhaltung des Datenschutzes. Es basiert auf dem bereits bestehenden CMS.

Mithilfe des Data CMS können wir die Maßnahmen zur Einhaltung von Datenschutzvorgaben systematisch planen, umsetzen und kontrollieren.

Geldwäsche verhindern und bekämpfen

Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung verursachen immense Schäden – in Wirtschaft und Gesellschaft gleichermaßen. Bereits der Vorwurf der Geldwäsche kann die Reputation des Unternehmens beeinträchtigen und sowohl für uns als auch für unsere Share- und Stakeholder finanzielle Folgen haben. Deshalb haben wir die Prävention und Bekämpfung von Geldwäsche in unserer Verhaltensrichtlinie als ein zentrales Compliance-Ziel definiert.

Um Geldwäsche zu verhindern und zu bekämpfen und gleichzeitig den unterschiedlichen regulatorischen Anforderungen zu entsprechen, hat die Mercedes-Benz Group ein Zwei-Säulen-Modell (Güterhandel und Mobility Services) etabliert. In einem integrierten Compliance-Ansatz prüfen wir anwendbare Sanktionslisten und ergreifen Maßnahmen zur Prävention von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung. Dies soll einerseits verhindern, dass supranationale und nationale Sanktionen sowie Embargos umgangen werden; andererseits sollen Geldwäsche, Terrorismusfinanzierung, organisierte Kriminalität und sonstige Wirtschaftskriminalität bekämpft werden.

Compliance-Organisation

Die Compliance-Organisation des Konzerns ist divisional, regional und entlang der Wertschöpfungskette aufgestellt. So kann sie effektiv unterstützen – beispielsweise durch Vorgaben und Beratung. Hierfür stehen funktionale, divisionale oder regionale Ansprechpartner zur Verfügung. Zusätzlich achtet ein weltweites Netzwerk lokaler Ansprechpartner darauf, dass unsere Compliance-Standards eingehalten werden. Sie unterstützen das Management der Konzerngesellschaften dabei, unser Compliance-Programm vor Ort umzusetzen.

Zudem steuert das Compliance Board übergreifende Compliance-Themen und kontrolliert, ob unsere Compliance-Maßnahmen wirksam sind. Aufgabe des Boards ist es, frühzeitig auf Veränderungen in den Geschäftsmodellen und dem Geschäftsumfeld zu reagieren, regulatorische Entwicklungen aufzugreifen und das CMS kontinuierlich weiterzuentwickeln. Das

Compliance Board setzt sich aus Vertretern der Compliance- und Rechtsbereiche zusammen, tagt regelmäßig viermal im Jahr sowie anlassbezogen und wird durch den Chief Compliance Officer & Vice President Legal Product & Technology geleitet.

Der Chief Compliance Officer & Vice President Legal Product & Technology und der Vice President & Group General Counsel berichten direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Zudem berichten sie regelmäßig und anlassbezogen an den Vorstand – unter anderem über den Status des CMS, dessen Weiterentwicklung sowie das Hinweisgebersystem BPO.

Darüber hinaus erstattet der Vice President & Group General Counsel regelmäßig sowie anlassbezogen an das Antitrust Steering Committee sowie an das Group Risk Management Committee Bericht. Der Chief Compliance Officer & Vice President Legal Product & Technical Compliance berichtet ebenfalls an das Group Risk Management Committee. Durch die Ausgestaltung der Berichtslinien ist die Unabhängigkeit von den Geschäftsfeldern aus Sicht des Unternehmens gewährleistet.

Compliance-Risiken

Jährlich untersucht und evaluiert das Unternehmen seine Konzerngesellschaften und Zentralbereiche systematisch, um Compliance-Risiken zu minimieren. Dabei greifen wir beispielsweise auf zentral verfügbare Informationen zu den Konzerngesellschaften zurück – unter anderem auf Umsatzerlöse, Geschäftsmodelle sowie Beziehungen zu Geschäftspartnern. Wenn nötig, werden weitere lokal erhobene Informationen ergänzt. Die Analyseergebnisse sind Grundlage unserer Compliance-Risikosteuerung.

Compliance-Programm

Das Compliance-Programm umfasst Prinzipien und Maßnahmen, um Compliance-Risiken zu minimieren und Verstößen gegen Gesetze und Regeln entgegenzuwirken. Die einzelnen Maßnahmen bauen auf den Erkenntnissen unserer systematischen Compliance-Risikoanalyse auf. Hierbei setzen wir unter anderem nachfolgende Schwerpunkte: kontinuierliche Sensibilisierung für Compliance, die konsequente Nachverfolgung von Hinweisen auf Fehlverhalten sowie die Formulierung klarer

Anforderungen an das Verhalten unserer Geschäftspartner – diese Punkte beschreiben wir nachfolgend näher.

Das Hinweisgebersystem BPO

Das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) ermöglicht es weltweit allen Beschäftigten im Konzern sowie Geschäftspartnern und Dritten, Regelverstöße zu melden. Es nimmt rund um die Uhr Hinweise entgegen, die per E-Mail, postalisch oder über ein Meldeformular übermittelt werden können. In Brasilien, Japan, Südafrika und den USA stehen zudem externe gebührenfreie Hotlines zur Verfügung. Sofern lokal rechtlich zulässig, kann die Meldung auch anonym erfolgen. In Deutschland steht Hinweisgebern als zusätzliche Anlaufstelle ein externer neutraler Mittler zur Verfügung.

Über Hinweise an das Hinweisgebersystem BPO werden wir auf mögliche Risiken für das Unternehmen und die Beschäftigten aufmerksam und können damit Schaden abwenden. Eine weltweit gültige Konzernrichtlinie regelt das BPO-Verfahren und die entsprechenden Zuständigkeiten. Sie hat das Ziel, eine faire und transparente Vorgehensweise zu gewährleisten, die sowohl den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit für den Betroffenen als auch den Schutz des Hinweisgebers berücksichtigt. Ebenso legt die Richtlinie den Maßstab fest, mit dem wir Regelverstöße beurteilen und über Konsequenzen entscheiden.

Wird ein Hinweis nach risikobasierter Erstbeurteilung als Regelverstoß mit geringem Risiko für das Unternehmen eingestuft, übergibt das BPO den Fall an den zuständigen Bereich – zum Beispiel den Personalbereich, die Konzernsicherheit oder den Konzerndatenschutz. Der entsprechende Bereich geht dem Hinweis nach und klärt den Fall eigenverantwortlich auf. Zu Regelverstößen mit geringem Risiko für das Unternehmen zählen beispielsweise Diebstähle, Untreue oder persönliche Bereicherungen mit einem Wert unter 100.000 € – sofern sie nicht im Bereich Korruption anzusiedeln sind.

Stuft das BPO einen Hinweis nach risikobasierter Erstbeurteilung als Regelverstoß mit hohem Risiko ein, verweist das BPO den Fall an eine Untersuchungseinheit. Das BPO begleitet die weitere Bearbeitung bis zum

Abschluss des Verfahrens. Zu den Regelverstößen mit hohen Risiken zählen beispielsweise Korruptions-, Kartellrechts- und Geldwäschedelikte sowie Verstöße gegen technische Vorgaben oder Verletzungen von Umweltvorschriften; es könnten aber auch personenbezogene Sachverhalte wie sexuelle Belästigung oder Menschenrechtsverletzungen sein.

Um das Vertrauen in unser Hinweisgebersystem BPO stetig zu erhöhen und es bei unseren Beschäftigten noch bekannter zu machen, setzen wir auf unterschiedliche Kommunikationsmaßnahmen. So stellen wir Informationsmaterialien wie länderspezifische Infocards, Pocket-Guides oder einen Erklärfilm bereit, der in zehn Sprachen zur Verfügung steht. In diversen Dialogveranstaltungen informieren wir unsere Mitarbeiter über das BPO. Darüber hinaus informieren wir die Beschäftigten regelmäßig über die Art und Anzahl gemeldeter Verstöße und stellen quartalsmäßig Fallbeispiele zur Verfügung.

Vertriebspartner und Lieferanten

Wir erwarten nicht nur von unseren Beschäftigten, dass sie sich an Regeln und Gesetze halten. Ebenso stellen wir klare Compliance-Anforderungen an unsere Vertriebspartner und Lieferanten – denn integriertes und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Was wir im Einzelnen von unseren Geschäftspartnern erwarten, haben wir in den Business Partner Standards formuliert, die im Berichtsjahr überarbeitet wurden.

Bei der Auswahl unserer direkten Vertriebspartner und bei bestehenden Vertriebsgeschäftspartnern achten wir darauf, dass sie Gesetze einhalten und ethische Grundsätze befolgen. Dies überprüfen wir im Rahmen eines weltweit einheitlichen und risikobasierten Prozesses (Sales Business Partner Due Diligence Process). Im Berichtsjahr haben wir alle neuen Vertriebspartner einer Due Diligence Prüfung unterzogen. Darüber hinaus prüfen wir die bestehenden Vertriebspartner im Rahmen des Monitoring-Prozesses. Das Monitoring zielt darauf ab, mögliche Integritätsverstöße der Vertriebspartner zu identifizieren. Unterläuft ein Partner unsere Standards, behalten wir uns vor, die Zusammenarbeit beziehungsweise den Auswahlprozess zu beenden.

Außerdem entwickeln wir gemeinsam mit den Einkaufsbereichen unsere Prozesse zur Auswahl und Zusammenarbeit mit Lieferanten stetig weiter.

Für unsere Lieferanten gelten zudem unsere Supplier Sustainability Standards. Auf Basis dieser Standards und unserer Verhaltensrichtlinie stellen wir sowohl unseren Lieferanten als auch Vertriebspartnern spezifisch entwickelte »Compliance Awareness Module« zur Verfügung. Diese Module sollen für aktuelle Integritäts- und Compliance-Anforderungen wie Korruptionsprävention und technical Compliance sensibilisieren. Damit bieten wir unseren Lieferanten und Vertriebspartnern auch eine Hilfestellung im Umgang mit möglichen Compliance-Risiken.

Kommunikation und Training

Auf Grundlage ihrer Verhaltensrichtlinie bietet die Mercedes-Benz Group AG ein umfangreiches Schulungsangebot zu Compliance-Themen an – zum Beispiel für Beschäftigte in der Verwaltung, in der Compliance- und Rechtsabteilung sowie für Mitglieder des Aufsichtsrats und der Geschäftsleitung.

Die Trainingsinhalte und -themen orientieren sich an den Rollen und Funktionen der jeweiligen Zielgruppe. Für unser Schulungsangebot ermitteln wir regelmäßig den Bedarf, nehmen Anpassungen sowie Erweiterungen vor und führen Evaluationen durch.

Prüfungen

Jährlich überprüft das Unternehmen die Prozesse und Maßnahmen des CMS und analysiert, ob die Maßnahmen angemessen und wirksam sind. Dafür werden Informationen zu den Konzerngesellschaften und weitere lokal erhobene Angaben genutzt. Zudem kontrollieren wir unsere Prozesse regelmäßig anhand von Leistungsindikatoren wie etwa der individuellen Prozessdauer oder -qualität. Um diese Indikatoren zu bestimmen, überprüfen wir unter anderem die Einhaltung formeller Erfordernisse und die Vollständigkeit der Inhalte. Auch die Erkenntnisse aus internen sowie unabhängigen externen Prüfungen erfahren Berücksichtigung.

Falls es veränderte Risiken oder neue rechtliche Anforderungen gebieten, wird das CMS angepasst. Die Konzerngesellschaften setzen die jeweiligen

Verbesserungsmaßnahmen eigenverantwortlich um. Zudem überprüfen sie die Maßnahmen regelmäßig auf ihre Wirksamkeit und informieren die zuständigen Führungsgremien laufend über die Ergebnisse des Monitorings.

Um eine unabhängige, externe Bewertung unseres Compliance-Programms zu erhalten, haben wir die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, unsere Compliance Management Systeme (CMS) für Antikorruption, Antitrust und technical Compliance nach dem Prüfungsstandard 980 des Instituts der Wirtschaftsprüfer zu untersuchen. Die auf Angemessenheit, Implementierung und Wirksamkeit ausgelegten Prüfungen wurden Ende 2019 für unser CMS Antikorruption, Ende 2020 für unser tCMS mit Schwerpunkt auf Emissionsrelevanz und Ende 2021 zum zweiten Mal nach 2016 für unser CMS Antitrust erfolgreich abgeschlossen.

Gemeldete Verstöße

Über das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) können weltweit alle Beschäftigten im Konzern sowie Geschäftspartner und Dritte Regelverstöße melden. Im Berichtsjahr wurden 33 Fälle neu angelegt. Insgesamt wurden 20 Fälle als »zutreffend« geschlossen, an denen 24 Personen beteiligt waren. Bei diesen Fällen hat sich ein konkreter Anfangsverdacht bestätigt. Davon gehörten unter anderem zwei Fälle in die Kategorie »Korruption«, zwei Fälle in die Kategorie »technical Compliance« und vier Fälle in die Kategorie »Reputationsschaden«. In drei Fällen haben sich Vorwürfe bestätigt, die sich auf unangemessenes Verhalten von Beschäftigten gegenüber Dritten bezogen. Vier Fälle entfielen auf die Kategorie »Schaden über 100.000 Euro«. Die weiteren Fälle betrafen sonstige Kategorien. Bei den als zutreffend geschlossenen Vorkommnissen entscheidet das Unternehmen unter den Gesichtspunkten der Verhältnismäßigkeit und Fairness über entsprechende Maßnahmen. Zu den Personalmaßnahmen im Jahr 2021 gehörten unter anderem Ermahnungen, Abmahnungen, Aufhebungsverträge sowie (außerordentliche) Kündigungen.

Social Compliance

Insbesondere mit dem Ausbau der Elektromobilität gewinnt auch das öffentliche Interesse an Menschenrechten in automobilen Lieferketten weiter an

Bedeutung. Denn die Produktion von Batteriezellen erfordert Rohstoffe wie beispielsweise Lithium oder Kobalt. Sie stammen häufig aus Ländern, in denen das Risiko besteht, dass sie unter menschenrechtlich kritischen Bedingungen abgebaut werden. Neben dem Interesse von Verbrauchern und zivilgesellschaftlichen Organisationen beobachten wir zudem ein steigendes Interesse am Thema Menschenrechte auch bei Aktionären, Investoren und Ratingagenturen. Das Thema Menschenrechte beeinflusst zunehmend auch Investitionsentscheidungen.

Menschenrechte zu achten, hat für die Mercedes-Benz Group zentrale Bedeutung und ist für uns Pflicht und Selbstanspruch zugleich. Dementsprechend haben wir die Achtung der Menschenrechte zu einem Handlungsfeld unserer nachhaltigen Geschäftsstrategie erhoben und unseren Menschenrechtsansatz mit messbaren Zielen und Kennzahlen hinterlegt.

B.42

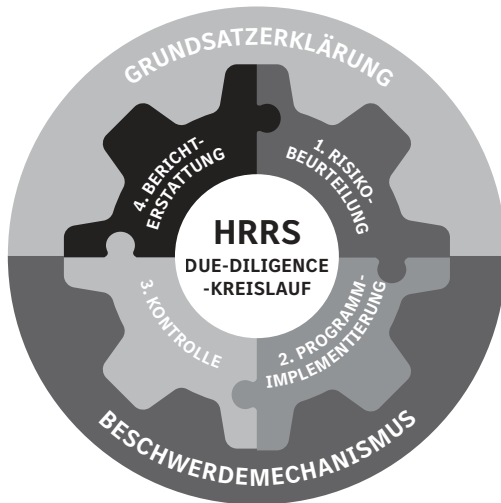
Ziel	Zielhorizont
Für 100 % unserer Produktionsmaterial-Rohstoffe, die ein erhöhtes Risiko für Menschenrechtsverletzungen bergen, Schutzmaßnahmen definieren und umsetzen	2028
Meilenstein: 40 % aller Rohstoffe mit erhöhtem Risiko überprüfen	2022
Meilenstein: 70 % aller eingesetzten Produktionsmaterial-Rohstoffe mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen überprüfen und notwendige Verbesserungsmaßnahmen definieren	2025
100 % der aus Dienstleistungslieferketten mit erhöhtem Risiko für Menschenrechtsverletzungen bezogenen Warengruppen überprüfen	2026

Grundsatzzerklärung

Die Achtung der Menschenrechte ist für den Konzern ein grundlegender Bestandteil verantwortungsvoller Unternehmensführung. Unser Anspruch ist, dass die Menschenrechte in allen unseren Konzerngesellschaften eingehalten und auch bei unseren Partnern und Lieferanten geachtet werden.

Die Grundsatzzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte ist Ausdruck dieser Selbstverpflichtung und wurde im September 2021 verabschiedet. Der Vorstandsvorsitzende und weitere Mitglieder des

damaligen Vorstands der Mercedes-Benz Group AG haben die Grundsatzerklärung gemeinsam mit dem Gesamtbetriebsrat, der Weltarbeitnehmervertretung und IndustriALL Global Union unterzeichnet.



Organisatorische Verankerung

Das Center of Competence für das Thema Menschenrechte ist die Abteilung Social Compliance. Zur Implementierung unseres menschenrechtlichen Sorgfaltsansatzes, dem Human Rights Respect System (HRRS), arbeitet die Abteilung eng mit den für die operative Umsetzung verantwortlichen Fachbereichen zusammen, insbesondere den Einkaufseinheiten. Die übergreifenden Aktivitäten zum Thema Menschenrechte werden aus dem Vorstandsressort Integrität und Recht der Mercedes-Benz Group AG heraus gesteuert.

Human Rights Respect System (HRRS)

Das Human Rights Respect System (HRRS) begründet den Ansatz des Unternehmens, seine menschenrechtliche Sorgfaltspflicht umzusetzen. Dieser umfassende Due-Diligence-Ansatz beinhaltet sowohl die Identifikation und Bewertung unserer Menschenrechtsrisiken, die Definition und Umsetzung von Maßnahmen, den Umgang mit Risiken als auch das Monitoring der ergriffenen Maßnahmen. Mit ihm überprüfen wir sowohl unsere Konzerngesellschaften als auch unsere unmittelbaren Lieferanten (Tier 1) und risikobasiert auch mittelbare Lieferanten (über Tier 1 hinaus). Weitere Informationen finden Sie auch im Kapitel Nachhaltige Lieferkette.

Das HRRS ist als Kreislauf zu verstehen, der im Kern aus vier Phasen besteht: 1. Risikobeurteilung, 2. Programmimplementierung, 3. Kontrolle und 4. Berichterstattung. Er zielt darauf ab, Risiken sowie mögliche und tatsächliche negative Auswirkungen unseres unternehmerischen Handelns auf die Achtung der Menschenrechte frühzeitig zu erkennen, systematisch zu vermeiden und – falls erforderlich – entsprechende Maßnahmen einzuleiten.

Wir bauen das HRRS Schritt für Schritt weiter aus und beziehen hierbei auch externe Stakeholder mit ein. Hierzu zählen auch Rechteinhaber, wie unsere Beschäftigten und deren Vertreter oder die Bevölkerung vor Ort. Zu menschenrechtlichen Risiken beim Abbau bestimmter Rohstoffe tauschen wir uns beispielsweise auch mit internationalen Nichtregierungsorganisationen (NGOs) aus.

Social Compliance Management System

Mit dem Social Compliance Management System (Social CMS) identifizieren und adressieren wir Risiken, die in den eigenen Konzerngesellschaften entstehen können. Im Berichtsjahr haben wir das Thema Menschenrechte im Rahmen des Social CMS für die eigenen Konzerneinheiten in Mehrheitsbeteiligung vollständig in den zentralen, systematischen Risikoanalyseprozess integriert und risikospezifische Maßnahmenpakete abgeleitet, die an die entsprechenden Konzerngesellschaften weitergeleitet wurden. Das System wird – ebenso wie die Grundsatzerklärung – anhand der Ergebnisse des HRRS regelmäßig und anlassbezogen überprüft und überarbeitet.

Basierend auf den identifizierten Risikofeldern überprüfen wir die Konzerngesellschaften und Mehrheitsbeteiligungen jährlich auf menschenrechtliche Risiken. Dabei wenden wir das im Compliance Management System vorgesehene zweistufige Verfahren an, in dem die Vorabklassifizierung durch eine umfragenbasierte Erhebung validiert wird. Auf der Grundlage dieser Risikoklassifizierung werden den jeweiligen Konzerngesellschaften entsprechende Maßnahmen zugewiesen.

Menschenrechte in der Lieferkette

Produktionsmaterial. Direkte Lieferanten überprüft der Einkauf der Mercedes-Benz Group auf ihre Menschenrechts-Compliance: Im Rahmen regelmäßiger Risikoanalysen führen wir neben CSR-Audits vor Ort unter anderem auch eine jährliche Datenbankrecherche zu Nachhaltigkeits- und Compliance-Verstößen durch, um mögliche Zuwiderhandlungen anhand aktueller Lieferantendaten frühzeitig zu erkennen. Kommen bei der Datenbankrecherche oder den Vor-Ort-Audits entsprechende Verdachtsmomente auf, veranlasst der Einkaufsbereich eine tiefergehende Überprüfung. Sofern die bemängelten Prozesse vom Lieferanten nicht ausreichend nachgebessert werden, entscheiden wir individuell über die weiteren Schritte – in besonders schweren Fällen auch in Managementgremien. Dies kann in letzter Konsequenz auch dazu führen, dass wir uns von einem Lieferanten trennen.

Im Jahr 2021 haben wir unsere Audits bei Produktionsmaterial-Lieferanten fortgeführt. Insgesamt wurden 805 Vor-Ort-Überprüfungen durchgeführt. Bedingt durch die COVID-19-Pandemie haben teilweise auch virtuelle Audits stattgefunden.

Bei der Prüfung von Menschenrechtsrisiken entlang der Lieferkette von Produktionsmaterial liegt ein besonderes Augenmerk auf kritischen Rohstoffen. Auf Basis einer Vorabrisikoanalyse haben wir 24 kritische Rohstoffe identifiziert, die wir bis 2028 schrittweise tiefergehend überprüfen. Diese Überprüfung besteht im Wesentlichen aus drei Schritten:

1. Transparenz: Erhöhung der Transparenz entlang der Rohstofflieferketten - insbesondere bei bestimmten Fokusbauteilen wie der Batteriezeile.
2. Identifizieren von Risiko-Hotspots in diesen Lieferketten – beispielsweise auf Basis von Länderrisiken in den einzelnen Abbauländern.
3. Definition von Maßnahmen für die Risiko-Hotspots, Umsetzung und Überprüfung, ob diese langfristig wirksam sind.

Dienstleistungen. Auch unsere Dienstleister nehmen wir mit in die Verantwortung für die Achtung von Menschenrechten und weiteren Nachhaltigkeitsaspekten: International Procurement Services (IPS), zuständig für den Einkauf von Dienstleistungen, bewertet alle neuen Dienstleister in Risikoländern und kritischen Einkaufsbereichen im Hinblick auf Sozial- und Umweltstandards, Geschäftsethik und den Umgang mit Richtlinien.

Auf Basis einer Vorabrisikoanalyse haben wir 27 Dienstleistungen identifiziert, die menschenrechtlich potenziell kritisch sind. Darauf aufbauend ist in der Zusammenarbeit mit einem Expertenteam ein Fragenkatalog entstanden, welcher vom Dienstleister befüllt wird und mögliche höhere menschenrechtliche Risiken bestimmter Warengruppen und Branchen aufdecken soll. Hiermit erhalten wir Transparenz über die Risiken, können gezielt Status-quo-Analysen einleiten und mit den relevanten Dienstleistern in den Dialog treten. Des Weiteren unterziehen wir die Dienstleister einer Due-Diligence-Prüfung. Dabei achten wir insbesondere darauf, dass vor allem Dienstleister aus Risikoländern beurteilt werden. Unsere Befragung ergänzen wir durch Dokumentenprüfungen und Datenbankrecherchen, um die Plausibilität der Angaben zu gewährleisten. Im Berichtsjahr haben die Vor-Ort-Überprüfungen und Dienstleister-Screenings des Bereichs IPS bei unseren direkten Dienstleistern keine konkreten Verdachtsfälle von Kinder- oder Zwangsarbeit aufgedeckt. Außerdem wurden keine Indizien für Verstöße gegen das Recht auf Kollektivverhandlungen oder die Vereinigungsfreiheit gefunden.

Um unsere Dienstleister für einen verantwortungsvollen Umgang mit dem Thema Menschenrechte zu sensibilisieren und ihnen zu erklären, welche Erwartungen wir in diesem Zusammenhang an sie stellen, führen wir sogenannte Good Practice Sharing Workshops durch – seit dem Frühjahr 2020 auch digital. Funktionsübergreifende Teams aus dem Einkauf treffen dort auf Dienstleister und tauschen sich mit ihnen offen und konstruktiv aus.

Beschwerdemanagement

Beschäftigten und externen Dritten stellt das Unternehmen verschiedene Kanäle zur Verfügung, um auf vermutete Menschenrechtsverletzungen hinzuweisen und Abhilfe einzufordern. Diese tragen dazu bei, unsere Menschenrechtsrisiken zu identifizieren und zu bewerten. Sowohl unser Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) als auch die Weltarbeitnehmervertretung nehmen entsprechende Hinweise entgegen. Für weitere Informationen siehe auch Nachhaltigkeit in der Lieferkette

Für Menschenrechte sensibilisieren

Über die Verhaltensrichtlinie und die Grundsatzerklärung für soziale Verantwortung und Menschenrechte informieren wir unsere Beschäftigten über die Grundsätze zum Thema Menschenrechte und sensibilisieren sie für entsprechende Risiken. Die Bestimmungen sind für alle unsere Beschäftigten bindend und werden ihnen auch in webbasierten Trainings vermittelt. Darüber hinaus werden die Mitarbeiter in funktionsspezifischen Trainings zu Menschenrechten geschult. Weitere Informationen zur Social Compliance finden Sie hier: group.mercedes-benz.com/unternehmen/compliance/verhaltensrichtlinie.html und group.mercedes-benz.com/nachhaltigkeit/menschenrechte/grundsatzerklaerung-fuer-soziale-verantwortung-und-menschenrechte.html

Gesamtaussage zur wirtschaftlichen Lage

Das abgelaufene Geschäftsjahr stand im Zeichen der Erholung nach den erheblichen Belastungen infolge der COVID-19-Pandemie des Jahres 2020.

Dennoch war das Geschäftsjahr 2021 auch weiter von den Auswirkungen der Pandemie beeinflusst. Zusätzlich wirkten Lieferengpässe bei wichtigen Vorprodukten der Automobilindustrie, insbesondere im Bereich der Halbleiter, bremsend auf die wirtschaftliche Entwicklung. Auch die Herausforderungen durch die Transformation der Automobilindustrie und unseres Unternehmens in eine CO₂-neutrale Zukunft bestanden fort.

Mit Hilfe unserer aktiven unternehmerischen und finanzwirtschaftlichen Gegensteuerungsmaßnahmen sowie gestützt auf die Attraktivität unserer Produkte ist es uns gelungen, die im Laufe des Jahres angepassten Erwartungen an die Geschäftsentwicklung des abgelaufenen Jahres zu erfüllen und gestärkt aus dem Geschäftsjahr hervorzugehen.

Für das Geschäftsjahr 2022 sind wir zuversichtlich. Dabei setzen wir allerdings voraus, dass sich die bestehenden Engpässe in der Lieferkette sukzessive entspannen und dass es zu keinen neuerlichen wirtschaftlichen Rückschlägen auf den für uns wichtigen Märkten durch ein Wiederaufflammen der COVID-19-Pandemie kommt. Insbesondere die geopolitischen Entwicklungen bergen erhebliche Unsicherheiten.

Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

(Bericht nach §§ 315a Absatz 1, 289a Absatz 1 HGB)

Zusammensetzung des gezeichneten Kapitals

Das gezeichnete Kapital der Mercedes-Benz Group AG zum 31. Dezember 2021 beträgt rund 3.070 Mio. €. Es ist eingeteilt in 1.069.837.447 auf den Namen lautende Stückaktien mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von jeweils rund 2,87 €. Gemäß § 67 Abs. 2 Aktiengesetz bestehen im Verhältnis zur Gesellschaft Rechte und Pflichten aus Aktien nur für und gegen den im Aktienregister Eingetragenen. Mit Ausnahme eigener Aktien, aus denen der Gesellschaft keine Rechte zustehen, gewähren alle Aktien die gleichen Rechte. Jede Aktie vermittelt eine Stimme und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Die Rechte und Pflichten aus den Aktien ergeben sich aus den gesetzlichen Vorschriften, insbesondere aus den §§ 12, 53a ff., 118 ff. und 186 Aktiengesetz. Zum 31. Dezember 2021 befanden sich keine Aktien im eigenen Bestand.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

Aus eigenen Aktien stehen der Gesellschaft keine Rechte zu. In den Fällen des § 136 Aktiengesetz ist das Stimmrecht aus den betroffenen Aktien kraft Gesetzes ausgeschlossen.

Im Rahmen des Belegschaftsaktienprogramms von Mitarbeitern erworbene Aktien der Mercedes-Benz Group AG unterliegen bis zum Ende des auf das Erwerbsjahr folgenden Jahres einer Veräußerungssperre. Berechtigte aus den Performance-Phantom-Share-Plänen (PPSP) der Führungsebene 1 sowie berechnigte Vorstandsmitglieder sind nach Maßgabe der Planbedingungen und der sogenannten Stock Ownership Guidelines verpflichtet, bis zum Erreichen eines definierten Zielvolumens aus einem Teil der Planerlöse oder aus sonstigem Privatvermögen Aktien der Gesellschaft zu erwerben und für die Dauer ihrer Zugehörigkeit zum Konzern zu halten.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern und über die Änderung der Satzung

Bestellung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands erfolgen auf der Grundlage von §§ 84, 85 Aktiengesetz und § 31 Mitbestimmungsgesetz. Gemäß § 84 Aktiengesetz werden die Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für eine Amtszeit von höchstens fünf Jahren bestellt. Bis zum 31. Dezember 2020 sah die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats vor, die erstmalige Bestellung von Vorstandsmitgliedern in der Regel auf drei Jahre zu begrenzen. Seit dem 1. Januar 2021 sieht die Geschäftsordnung die Erstbestellung für längstens drei Jahre vor. Eine wiederholte Bestellung oder Verlängerung der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, ist zulässig.

Gemäß § 31 Mitbestimmungsgesetz bestellt der Aufsichtsrat die Mitglieder des Vorstands mit einer Mehrheit, die mindestens zwei Drittel der Stimmen seiner Mitglieder umfasst. Kommt eine Bestellung hiernach nicht zustande, hat der Vermittlungsausschuss des Aufsichtsrats innerhalb eines Monats nach der Abstimmung, in der die erforderliche Mehrheit nicht erreicht wurde, dem Aufsichtsrat einen Vorschlag für die Bestellung zu machen. Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder dann mit der Mehrheit der Stimmen seiner Mitglieder. Kommt auch hiernach eine Bestellung nicht zustande, so hat bei einer erneuten Abstimmung der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen. Für den Widerruf der Bestellung von Vorstandsmitgliedern gilt dieses Verfahren entsprechend.

Der Vorstand besteht gemäß § 5 der Satzung aus mindestens zwei Mitgliedern. Die Zahl der Mitglieder wird vom Aufsichtsrat bestimmt. Nach § 84 Absatz 2 Aktiengesetz kann der Aufsichtsrat ein Mitglied des Vorstands zum Vorsitzenden ernennen. Fehlt ein erforderliches Vorstandsmitglied, wird das Mitglied nach § 85 Absatz 1 Aktiengesetz in dringenden Fällen auf Antrag eines Beteiligten gerichtlich bestellt. Der Aufsichtsrat kann die Bestellung zum Vorstand und die Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands gemäß § 84 Absatz 3 Aktiengesetz widerrufen, wenn ein wichtiger Grund vorliegt.

Die Satzung kann gemäß § 179 Aktiengesetz nur durch einen Beschluss der Hauptversammlung geändert werden. Soweit nicht zwingende gesetzliche Vorschriften oder die Satzung etwas Abweichendes bestimmen, werden Beschlüsse der Hauptversammlung nach § 133 Aktiengesetz, § 16 Satz 1 und 2 der Satzung mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen und gegebenenfalls mit einfacher Mehrheit des vertretenen Grundkapitals gefasst. Für die Abberufung eines von den Aktionären gewählten Aufsichtsratsmitglieds bedarf es gemäß § 16 Satz 3 der Satzung einer Mehrheit, die mindestens drei Viertel der abgegebenen Stimmen umfasst. Für eine Änderung des Unternehmensgegenstandes ist gemäß § 179 Absatz 2 Aktiengesetz eine Mehrheit von drei Viertel des vertretenen Grundkapitals erforderlich; von der Möglichkeit, hierfür eine größere Kapitalmehrheit zu bestimmen, wird in der Satzung kein Gebrauch gemacht. Änderungen der Satzung, die lediglich die Fassung betreffen, kann gemäß § 7 Absatz 2 der

Satzung der Aufsichtsrat beschließen. Satzungsänderungen werden nach § 181 Absatz 3 Aktiengesetz mit Eintragung in das Handelsregister wirksam.

Befugnisse des Vorstands, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 5. April 2018 wurde der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 4. April 2023 mit Zustimmung des Aufsichtsrats ganz oder in Teilbeträgen, einmal oder mehrmals um bis zu insgesamt 1 Mrd. € durch Ausgabe neuer, auf den Namen lautender Stückaktien gegen Bar- und/oder Sacheinlagen zu erhöhen und mit Zustimmung des Aufsichtsrats unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen (Genehmigtes Kapital 2018). Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Kapitalerhöhungen gegen Sacheinlage zum Zwecke des Unternehmenserwerbs und bei Barkapitalerhöhungen, wenn der Ausgabepreis der neuen Aktien den Börsenpreis der bereits börsennotierten Aktien nicht wesentlich unterschreitet.

Auf die Summe der nach dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre gegen Bar- und/oder Sacheinlagen ausgegebenen Aktien darf rechnerisch ein Anteil am Grundkapital von insgesamt nicht mehr als 10 % des Grundkapitals zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung entfallen. Auf diese Grenze werden Aktien angerechnet, die (i) während der Laufzeit dieser Ermächtigung unter Ausschluss des Bezugsrechts in direkter oder entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 Aktiengesetz ausgegeben oder veräußert werden und die (ii) zur Bedienung von Schuldverschreibungen mit Wandlungs- oder Optionsrechten bzw. Wandlungs- oder Optionspflichten ausgegeben werden bzw. ausgegeben werden können oder müssen, sofern die Schuldverschreibungen nach dem Wirksamwerden dieser Ermächtigung in entsprechender Anwendung des § 186 Abs. 3 Satz 4 Aktiengesetz unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre ausgegeben werden.

Vom Genehmigten Kapital 2018 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens zehn Jahren zu begeben und den Inhabern beziehungsweise Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- beziehungsweise Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Gesellschaft mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandel- beziehungsweise Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen die Beteiligung an anderen Unternehmen, begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- beziehungsweise Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen können einmalig oder mehrmals, insgesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und auch durch mit der Gesellschaft im Sinne der §§ 15 ff. Aktiengesetz verbundene Unternehmen begeben werden.

Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen. Das Bezugsrecht kann unter diesen definierten Rahmenbedingungen unter anderem ausgeschlossen werden bei Ausgabe von Schuldverschreibungen gegen Sacheinlagen, insbesondere im Rahmen von Unternehmenszusammenschlüssen und Unternehmenserwerben, und bei Ausgabe gegen Barleistung zu einem Ausgabepreis, der den theoretischen Marktwert der Schuldverschreibung nicht wesentlich unterschreitet.

Jede Ausgabe von Schuldverschreibungen unter Ausschluss des Bezugsrechts darf unter der Ermächtigung nur erfolgen, wenn der rechnerische Anteil am Grundkapital, der auf die Summe der neuen Aktien entfällt, die aufgrund einer solchen Schuldverschreibung auszugeben sind, 10 % des Grundkapitals im Zeitpunkt des Wirksamwerdens dieser Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im Zeitpunkt ihrer Ausnutzung nicht überschreitet. Sofern während der Laufzeit der

Ermächtigung bis zu ihrer Ausnutzung von anderen Ermächtigungen zur Ausgabe oder zur Veräußerung von Aktien der Gesellschaft oder zur Ausgabe von Rechten, die den Bezug von Aktien der Gesellschaft ermöglichen oder zu ihm verpflichten, Gebrauch gemacht und dabei das Bezugsrecht ausgeschlossen wird, ist dies auf die vorgenannte 10% Grenze anzurechnen.

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

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

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

Auf die Summe der unter Ausschluss des Bezugsrechts der Aktionäre verwendeten eigenen Aktien darf während der Laufzeit der Ermächtigung ein rechnerischer Anteil am Grundkapital von insgesamt nicht mehr als 10 % des Grundkapitals im Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Ermächtigung oder – falls dieser Wert geringer ist – im

Zeitpunkt ihrer Ausnutzung entfallen. Sofern während der Laufzeit der Ermächtigung bis zu ihrer Ausnutzung von anderen Ermächtigungen zur Ausgabe oder zur Veräußerung von Aktien der Gesellschaft oder zur Ausgabe von Rechten, die den Bezug von Aktien der Gesellschaft ermöglichen oder zu ihm verpflichten, Gebrauch gemacht und dabei das Bezugsrecht ausgeschlossen wird, ist dies auf die vorgenannte 10 % Grenze anzurechnen.

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

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

Wesentliche Vereinbarungen unter der Bedingung eines Kontrollwechsels

Die Mercedes-Benz Group AG hat die im Folgenden aufgeführten wesentlichen Vereinbarungen abgeschlossen, die Regelungen für den Fall eines Kontrollwechsels beinhalten, wie er unter anderem aufgrund eines Übernahmeangebots eintreten kann:

- eine unbeanspruchte syndizierte Kreditlinie über einen Betrag von insgesamt 11 Mrd. €, die ein Kündigungsrecht der Darlehensgeber für den Fall vorsieht, dass (i) die Mercedes-Benz Group AG Tochtergesellschaft einer anderen Gesellschaft wird oder (ii) die Mercedes-Benz Group AG von einer oder mehreren handelnden Personen entweder einzeln oder gemeinschaftlich kontrolliert wird. Tochtergesellschaft im Sinne der syndizierten Kreditlinie bedeutet im Verhältnis zu einer Gesellschaft eine andere Gesellschaft, (i) die direkt oder indirekt von der erstgenannten Gesellschaft kontrolliert wird, (ii) bei der mehr als 50 % des gezeichneten Kapitals (oder sonstiges Eigenkapital) von der erstgenannten Gesellschaft direkt oder indirekt gehalten wird oder (iii) die eine Tochtergesellschaft einer anderen Tochtergesellschaft der erstgenannten Gesellschaft ist. Kontrolle im Sinne der syndizierten Kreditlinie bedeutet (i) das Recht, die Angelegenheiten einer Gesellschaft zu bestimmen, (ii) das Recht, die Zusammensetzung des Vorstands oder vergleichbarer Gremien zu kontrollieren oder (iii) das Recht, die Zusammensetzung des Aufsichtsrats (soweit durch die Gesellschafter gewählt) zu kontrollieren.
- ein Kreditvertrag der Mercedes-Benz AG mit einem Darlehensgeber über einen Betrag von insgesamt 0,7 Mrd. €, für deren Rückzahlung die Mercedes-Benz Group AG gesamtschuldnerisch haftet, der ein Kündigungsrecht des Darlehensgebers für den Fall vorsieht, dass natürliche oder juristische Personen, oder eine Gruppe von wenigstens zwei Personen, die gemeinschaftlich agieren, die Kontrolle über die Mercedes-Benz Group AG übernehmen. Ein gemeinschaftliches Agieren einer Gruppe im Sinne des Kreditvertrages liegt vor, wenn eine Gruppe auf der Grundlage von (formellen oder informellen) Vereinbarungen oder sonstigen Abstimmungen gemeinsam handelt. Kontrolle im Sinne des Kreditvertrages bedeutet (i) mehr als 50 % der Stimmrechte an der Mercedes-Benz Group AG innezuhaben oder zu kontrollieren, (ii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder eines Entscheidungsorgans (z.B. Geschäftsführung, Vorstand, Beirat, Aufsichtsrat) der Mercedes-Benz Group AG zu bestimmen oder zu ernennen, (iii) das Recht, mehr als 50 % der auszuschüttenden Dividenden der Mercedes-Benz Group AG zu erhalten oder (iv) einen sonstigen vergleichbaren beherrschenden Einfluss auf die Mercedes-Benz Group AG auszuüben. Kontrolle kann direkt oder indirekt über Anteilsbesitz, vertragliche Vereinbarung, eine treuhänderische Stellung, wirtschaftliche Umstände oder in sonstiger Weise und entweder über eine einzige Person oder eine gemeinschaftlich agierende Gruppe ausgeübt werden.
- ein Master Cooperation Agreement über eine weitreichende strategische Kooperation mit Renault S. A., Renault-Nissan B. V. und Nissan Motor Co., Ltd. sowie mit Mitsubishi Motors Corporation. Im Falle eines Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ist jede der anderen Parteien berechtigt, die Vereinbarung zu kündigen. Ein Kontrollwechsel im Sinne des Master Cooperation Agreements liegt vor, wenn ein Dritter oder mehrere gemeinsam agierende Dritte rechtlich

oder wirtschaftlich direkt oder indirekt mindestens 50 % der Stimmrechte der entsprechenden Partei erwerben oder berechtigt sind, die Mehrheit der Mitglieder des geschäftsführenden Organs zu bestellen. Unter dem Master Cooperation Agreement wurden mehrere Kooperationsverträge zwischen der Mercedes-Benz Group AG einerseits und Renault und/oder Nissan andererseits abgeschlossen, die für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei ein Kündigungsrecht für die andere Vertragspartei vorsehen. Mit Ausnahme des Master Cooperation Agreement wurden die entsprechenden Kooperationsverträge 2019 von der damaligen Daimler AG auf die Mercedes-Benz AG übertragen.

- einen Vertrag mit der BAIC Motor Co., Ltd. über ein gemeinsames Beteiligungsunternehmen zur Herstellung und zum Vertrieb von Pkw der Marke Mercedes-Benz in China, mit dem der BAIC Motor Co., Ltd. das Recht zur Kündigung oder zur Ausübung einer Put- oder einer Call-Option für den Fall eingeräumt wird, dass eine dritte Partei ein Drittel oder mehr der Stimmrechte an der Mercedes-Benz Group AG erwirbt.
- einen Vertrag zwischen der Mercedes-Benz Group AG, der BMW AG und der Audi AG über den Erwerb der Gesellschaften der HERE- Gruppe und die damit zusammenhängende Gründung der There Holding B. V. Dieser Vertrag sieht für den Fall des Kontrollwechsels bei einer Vertragspartei die Verpflichtung vor, ihre Anteile an der There Holding B. V. den anderen Gesellschaftern zum Kauf anzubieten. Ein Kontrollwechsel liegt in Bezug auf die Mercedes-Benz Group AG vor, wenn eine Person die Kontrolle über die Mercedes-Benz Group AG übernimmt, wobei Kontrolle definiert ist als (i) das Innehaben von oder die Kontrolle von mehr als 50 % der Stimmrechte, (ii) die Möglichkeit, mehr als 50 % der auf Hauptversammlungen ausübaren Stimmrechte zu allen oder nahezu allen Angelegenheiten zu steuern, oder (iii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder von Vorstand oder Aufsichtsrat zu bestimmen. Des Weiteren liegt ein Kontrollwechsel vor, wenn Wettbewerber der HERE-Gruppe beziehungsweise bestimmte mögliche Wettbewerber der HERE-Gruppe aus der Technologiebranche mindestens 25 % an der Mercedes-Benz Group AG erwerben. Wenn keine der anderen Parteien

diese Anteile übernimmt, haben die anderen Parteien das Recht, die Auflösung der There Holding B. V. zu beschließen.

- eine Vereinbarung zwischen der Mercedes-Benz Group AG und der BMW AG, die grundsätzliche Regelungen für fünf Joint Venture (ursprünglich sechs; das Joint Venture auf dem Gebiet »Parking« (PARK NOW Group Holding B. V.) jedoch aufgrund der Veräußerung im Geschäftsjahr 2021 ausgenommen) zwischen der Daimler Mobility Services GmbH und Konzerngesellschaften der BMW AG auf dem Gebiet der Mobilitätsdienstleistungen (Car Sharing, Ride-Hailing, Charging, Multimodal und ein Joint Venture, welches die gemeinsame Marke hält) enthält. Der Kontrollwechsel ist definiert als die Übernahme von mehr als 50 % der Stimmrechte oder der Anteile sowie der Abschluss eines Beherrschungsvertrages über die Mercedes-Benz Group AG durch eine dritte Partei. Als Folge eines Kontrollwechsels kann die jeweils andere Partei einen Shoot Out Prozess, der im Vertrag genauer definiert ist, initiieren.

Risiko- und Chancenbericht

Die Mercedes-Benz Group ist einer Vielzahl von Risiken ausgesetzt, die mit dem unternehmerischen Handeln der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochtergesellschaften verbunden sind oder sich aus externen Einflüssen ergeben. Unter einem Risiko wird die Gefahr verstanden, dass Ereignisse, Entwicklungen oder Handlungen den Konzern oder eines der Segmente daran hindern, seine Ziele zu erreichen. Dazu gehören monetäre sowie nicht monetäre Risiken. Gleichzeitig ist es wichtig, Chancen zu identifizieren, um die Wettbewerbsfähigkeit der Mercedes-Benz Group zu sichern und auszubauen. Eine Chance bezeichnet die Möglichkeit, aufgrund von Ereignissen, Entwicklungen oder Handlungen die geplanten Ziele des Konzerns oder eines Segments zu sichern oder zu übertreffen.

Um unternehmerische Risiken und Chancen frühzeitig zu erkennen, zu bewerten und aktiv zu steuern, setzt der Vorstand angemessene und wirksame Steuerungs- und Kontrollsysteme ein, die in einem Risiko- und Chancenmanagementsystem gebündelt sind. Eine Verrechnung von Risiken und Chancen erfolgt nicht.

C.01

Quantifizierung der Risiken und Chancen auf Basis des Erwartungswerts je Kategorie

Stufe	Erwartungswert
Niedrig	< 500 Mio. €
Mittel	≥ 500 Mio. € bis 1 Mrd. €
Hoch	≥ 1 Mrd. €

Risiko- und Chancenmanagementsystem

Mit dem **Risikomanagementsystem** sollen bestandsgefährdende und andere wesentliche, den Erfolg des Unternehmens gefährdende Risiken systematisch und kontinuierlich identifiziert, bewertet, gesteuert, überwacht und dokumentiert werden, um die Erreichung der Unternehmensziele zu unterstützen und das Risikobewusstsein im Unternehmen zu erhöhen. Das Risikomanagementsystem ist in das wertorientierte

Führungs- und Planungssystem der Mercedes-Benz Group eingebettet und fester Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses in den Gesellschaften, Segmenten und Konzernfunktionen.

Das **Chancenmanagementsystem** der Mercedes-Benz Group ist an das Risikomanagementsystem angelehnt. Ziel des Chancenmanagements ist es, die im Rahmen der Geschäftstätigkeit durch positive Entwicklungen möglichen Chancen frühzeitig zu erkennen und diese durch geeignete Maßnahmen möglichst optimal für das Unternehmen zu nutzen. Durch das Ergreifen von Chancen sollen geplante Ziele abgesichert oder übertroffen werden.

Im Rahmen der Planung werden Risiken und Chancen mit einem Betrachtungshorizont von bis zu fünf Jahren erfasst. Die Berichterstattung von Risiken und Chancen in diesem Bericht bezieht sich grundsätzlich auf ein Jahr.

Die Erfassung der Einzelrisiken und -chancen erfolgt auf Basis der Eintrittswahrscheinlichkeit und des möglichen Ausmaßes der Risiken und Chancen. Durch Multiplikation von Eintrittswahrscheinlichkeit und möglichem Ausmaß ergibt sich der Erwartungswert, der in diesem Berichtsjahr erstmals auch die Grundlage für die Einordnung der Risiko- und Chancenkategorien in die Stufen »Niedrig«, »Mittel« oder »Hoch« bildet. Auch im Rahmen der internen Risiko- und Chancenberichterstattung wird der Erwartungswert als zusätzliche Bewertungsdimension herangezogen und ausgewiesen. Grundsätzlich erfolgt die **Quantifizierung der Risiken und Chancen** im vorliegenden Bericht durch die zusammenfassende Darstellung der Erwartungswerte der Einzelrisiken und -chancen in Kategorien. ➔ **C.01** Die Bewertung und Berichterstattung der Risiko- und Chancenhöhe erfolgt erstmals sowohl unter Berücksichtigung geplanter als auch bereits wirksamer risiko-reduzierender Maßnahmen (Nettobetrachtung) und wird, soweit nicht abweichend gekennzeichnet, in Relation zum EBIT betrachtet. Bei Anwendung der beschriebenen Vorgehensweise im Vorjahr ergeben sich keine

Auswirkungen auf die Einordnung der Risiken und Chancen in die Stufen »Niedrig«, »Mittel« oder »Hoch« im Vergleich zum Vorjahr.

Zur **Beurteilung der Risikotragfähigkeit** des Konzerns werden die potenziellen Ergebnisauswirkungen der Risiken unter Berücksichtigung von Korrelationseffekten mittels einer Monte-Carlo-Simulation (Konfidenzniveau: 99 %) analysiert. Bei symmetrischen Risiko- und Chancenprofilen werden auch die potenziellen Ergebnisauswirkungen der Chancen mit einbezogen. Die aggregierten Risiken und Chancen werden dabei dem bilanzierten Eigenkapital der Mercedes-Benz Group als Risikodeckungsmasse gegenübergestellt.

Aus **Nachhaltigkeitsaspekten** resultierende Risiken und Chancen sind in den konzernweiten Risikomanagementprozess bei der Mercedes-Benz Group integriert. Hierunter werden Risiken und Chancen aus Bedingungen, Ereignissen oder Entwicklungen aus den Bereichen Umwelt, Soziales oder Unternehmensführung (Environmental, Social and Governance – ESG) verstanden, deren Eintreten sich tatsächlich oder potenziell auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sowie auf die Reputation der Mercedes-Benz Group auswirken kann. Klimabedingte Risiken und Chancen im Zusammenhang mit den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) sind Teil des Bereichs Umwelt und werden damit ebenfalls im Rahmen des Risikomanagementprozesses identifiziert und bewertet. ESG-bezogene Risiken und Chancen, die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen auf die nichtfinanziellen Aspekte entsprechend dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG) haben können, liegen aus heutiger Sicht nicht vor.

Das Risiko- und Chancenmanagement ist am Grundsatz der Vollständigkeit ausgerichtet, das heißt, alle identifizierten Risiken und Chancen fließen auf der Ebene der einzelnen Einheiten in den Risikomanagementprozess ein.

Der Konsolidierungskreis des Risiko- und Chancenmanagements entspricht grundsätzlich dem Konsolidierungskreis des Konzernabschlusses. Der Kreis der einbezogenen Gesellschaften kann unter Risikogesichtspunkten erweitert werden. Es werden Risiken

und Chancen der Segmente und operativen Einheiten, der bedeutenden assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie der zentralen Bereiche einbezogen.

Darüber hinaus haben die Verantwortlichen für das Risikomanagement den Auftrag, Maßnahmen zu definieren und gegebenenfalls einzuleiten, um Risiken zu vermeiden, zu reduzieren oder den Konzern gegen diese abzusichern. Im Rahmen des Chancenmanagements sind Maßnahmen zu implementieren, mit denen Chancen ergriffen, verbessert und (vollständig oder teilweise) realisiert werden können. Die Wirtschaftlichkeit einer Maßnahme wird vor ihrer Umsetzung bewertet. Das mögliche Ausmaß und die Eintrittswahrscheinlichkeit aller Risiken und Chancen aus den einzelnen Einheiten sowie die zugehörigen, eingeleiteten Maßnahmen werden kontinuierlich überwacht. Eine Steuerung findet im Unternehmen auf Ebene der Segmente, basierend auf Einzelrisiken und -chancen, statt. Die Mercedes-Benz Group AG überwacht im Rahmen ihrer Ordnungs-, Rechts- und Compliance-Funktionen die Segmente bei der Umsetzung.

Die **organisatorische Einbettung des Risiko- und Chancenmanagements** erfolgt über die im Konzern etablierte Risikomanagementorganisation. Die Verantwortung für das operative Risikomanagement und für die Risikomanagementprozesse liegt in den Segmenten, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften. Diese berichten turnusmäßig die konkreten Risiken und Chancen an ihre übergeordnete Einheit. Wesentliche, unerwartet auftretende Risiken sind unverzüglich zu berichten. Über die Segmente werden die Informationen an das Konzernrisikomanagement für die Berichterstattung an Vorstand, Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat weitergegeben. Für die kontinuierliche Verbesserung sowie die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems ist das Group Risk Management Committee (GRMC) zuständig. Das GRMC setzt sich aus Vertretern der Bereiche Accounting & Financial Reporting, der Rechtsabteilung, Compliance, der Konzernsicherheit sowie den für Finanzen zuständigen Vorstandsmitgliedern der Mercedes-Benz Group AG, Mercedes-Benz AG und Mercedes-Benz Mobility AG zusammen und wird von den für die Ressorts Finanzen & Controlling/Mercedes-Benz Mobility und

Integrität und Recht zuständigen Mitgliedern des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG geleitet. Die Interne Revision bringt wesentliche Feststellungen über das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem mit ein.

Das **interne Kontrollsystem im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess** hat zum Ziel, die Ordnungsmäßigkeit und Wirksamkeit der Rechnungslegung und Finanzberichterstattung sicherzustellen. Es ist in Anlehnung an das international anerkannte Rahmenwerk für interne Kontrollsysteme des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO Internal Control – Integrated Framework) konzipiert, wird kontinuierlich weiterentwickelt und ist integraler Bestandteil der Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den Segmenten, Konzernfunktionen, organisatorischen Einheiten und Gesellschaften. Das Kontrollsystem beinhaltet Grundsätze, Verfahren sowie präventive und aufdeckende Kontrollen.

Die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird systematisch bewertet. Am Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Kontrollschwächen für die Rechnungslegungs- und Finanzberichterstattungsprozesse in den wesentlichen Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktionen zu identifizieren. Die notwendigen Kontrollen werden daraufhin definiert und gemäß den konzernweiten Vorgaben dokumentiert. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind. Die Ergebnisse dieser Selbsteinschätzung werden in einem konzernweiten IT-System dokumentiert und berichtet, erkannte Kontrollschwächen werden behoben. Die betrachteten Gesellschaften, organisatorischen Einheiten und Konzernfunktionen bestätigen am Ende des jährlichen Zyklus die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess.

Nicht rechnungslegungsbezogene Kontrollen sind in unterschiedlichen Systemen dokumentiert. Für die Beurteilung der Angemessenheit und Wirksamkeit des **konzernweiten internen Kontrollsystems** im Hinblick auf den Umfang der Geschäftstätigkeit und die Risikolage des Konzerns ist das Group Risk Management Committee (GRMC) zuständig. Der Vorstand, Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat werden regelmäßig über potenzielle wesentliche Kontrollschwächen sowie die Wirksamkeit der eingerichteten Kontrollen informiert.

Mit der **Überwachung des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems** sind der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG und die jeweiligen Aufsichtsräte der Mercedes-Benz AG und der Mercedes-Benz Mobility AG befasst. Die Interne Revision prüft, ob gesetzliche Rahmenbedingungen und konzerninterne Richtlinien für das Kontroll- und Risikomanagementsystem des Konzerns eingehalten werden. Bei Bedarf werden Maßnahmen in Kooperation mit dem jeweiligen Management initiiert. Der Wirtschaftsprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können; zudem berichtet er dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat im Rahmen der Abschlussprüfung über wesentliche festgestellte Schwächen des rechnungslegungsbezogenen internen Kontroll- und Risikomanagementsystems.

Risiken und Chancen

Im Folgenden werden Risiken und Chancen beschrieben, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Mercedes-Benz Group haben können. Grundsätzlich erfolgt die Berichterstattung über Risiken und Chancen bezogen auf einzelne Segmente. Nach der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts werden die Geschäftsaktivitäten der Mercedes-Benz Group in den Segmenten Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility berichtet. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die beschriebenen Risiken und Chancen alle Segmente.

Zusätzlich zu den im Folgenden beschriebenen Risiken und Chancen können Risiken und Chancen, die heute noch nicht bekannt sind oder als unwesentlich eingestuft werden, künftig die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage beeinflussen.

Die Tabelle [7 C.02](#) gibt einen Überblick über die Erwartungswerte der einzelnen Kategorien.

Volkswirtschaftliche Rahmenbedingungen

Wie die Mehrzahl der Wirtschaftsforschungsinstitute rechnet die Mercedes-Benz Group damit, dass die Wachstumsdynamik der **Weltwirtschaft im Jahr 2022** weniger stark ausfallen wird als im Vorjahr. Mit einem Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts von rund 4 % ist aber ein im langfristigen Vergleich immer noch deutlich überdurchschnittliches Expansionstempo zu erwarten. Die Wachstumsannahmen und Prognosen über die weltwirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2022 werden im »Prognosebericht« beschrieben.

Der volkswirtschaftliche Ausblick ist mit hoher Unsicherheit verbunden. Das volkswirtschaftliche Umfeld stellt die Rahmenbedingungen für die in den nachfolgenden Kategorien genannten Risiken und Chancen dar und fließt als Prämisse in die Quantifizierung dieser Risiken und Chancen ein.

Insbesondere aus **geopolitischen und handelspolitischen** Entwicklungen weltweit können Unsicherheiten für die Weltwirtschaft und die

C.02

Kategorie	Erwartungswert	
	Risiken	Chancen
Umfeld- und Branchenrisiken/-chancen		
Allgemeine Marktrisiken und -chancen	Mittel	Hoch
Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen	Hoch	-
Beschaffungsmarktrisiken und -chancen	Niedrig	Niedrig
Unternehmensspezifische Risiken/Chancen		
Risiken aus Forschung und Entwicklung	Niedrig	-
Produktionsrisiken	Niedrig	-
Risiken und Chancen aus Einkauf und Logistik	Hoch	Niedrig
Informationstechnische Risiken	Niedrig	-
Personalrisiken	Niedrig	-
Risiken aus Beteiligungen/Kooperationen	Mittel	-
Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen		
Wechselkursrisiken und -chancen	Niedrig	Niedrig
Zinsänderungsrisiken und -chancen	Niedrig	Niedrig
Commodity-Preisrisiken und -chancen	Niedrig	Niedrig
Kreditrisiken	Niedrig	-
Länderrisiken	Hoch	-
Risiken aus einem begrenzten Kapitalmarktzugang	Niedrig	-
Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen	Niedrig	Niedrig
Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen	Mittel	Mittel

Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz Group entstehen. An erster Stelle steht derzeit eine weitere Eskalation des Russland-Ukraine-Kriegs und im schlimmsten Fall dessen Ausweitung auf andere Staaten. Ferner könnten eine weitere Verschärfung der Spannungen zwischen den Vereinigten Staaten und China sowie eine weitere Eintrübung der politischen Beziehungen zwischen der Europäischen Union und China zu erhöhter Unsicherheit führen und sowohl die weltwirtschaftlichen Perspektiven als auch die Geschäftsentwicklung der Mercedes-Benz Group beeinträchtigen.

Einen weiteren wesentlichen Unsicherheitsfaktor stellt der weitere Verlauf der **COVID-19-Pandemie** dar. Unzureichender Impffortschritt, weitere

Infektionswellen und neue Virusvarianten könnten noch umfassendere und einschneidendere Eindämmungsmaßnahmen erforderlich machen als im Prognosebericht angenommen. Mobilitätsbeschränkungen bis hin zu weiteren Lockdowns könnten das Wirtschaftswachstum und die Automobilmärkte regional oder sogar weltweit beeinträchtigen und noch ausgeprägtere Störungen der internationalen Handelswege und globalen Lieferketten hervorrufen. Sollte die Pandemie hingegen schneller überwunden werden, als derzeit angenommen, könnte das eine entsprechend günstigere Entwicklung der Weltwirtschaft und der Automobilmärkte sowie eine deutliche Verringerung der COVID-19-bedingten Störungen der globalen Lieferketten zur Folge haben.

Neben den pandemiebedingten Störungen in den Lieferketten stellen auch **Engpässe bei Halbleitern und anderen wichtigen industriellen Vorprodukten** Unsicherheiten dar. Auch anhaltend hohe oder sogar weiter steigende **Energie- und Rohstoffpreise** können Einfluss auf die in den Risikokategorien beschriebenen Risiken und Chancen haben.

Hohe Energiepreise stellen neben anderen Faktoren einen wesentlichen Treiber der zuletzt außergewöhnlich stark gestiegenen **Inflationsraten** in den Vereinigten Staaten sowie einigen europäischen und lateinamerikanischen Volkswirtschaften dar. Sollte die Inflation im Jahresverlauf deutlich höher bleiben als momentan erwartet, könnten der Privatkonsum, das Wirtschaftswachstum und die Automobilmachfrage darunter leiden. Zudem könnten sich wichtige Notenbanken durch diese Entwicklung zu übermäßigen Zinserhöhungen gezwungen sehen, was Turbulenzen an den Finanzmärkten, eine geringere Konsumnachfrage, Zurückhaltung bei den Unternehmensinvestitionen und insgesamt eine schwächere wirtschaftliche Entwicklung zur Folge haben könnte.

Weitere wirtschaftliche Unsicherheiten stellen die im globalen Vergleich äußerst hohe Unternehmensverschuldung und insbesondere die Krise des **Immobilien-sektors in China** dar. Sollte es statt der erwarteten geordneten Konsolidierung zu einem unkontrollierten Zusammenbruch des Immobiliensektors kommen, hätte dies erhebliche negative Konsequenzen für das Wirtschaftswachstum und die Finanzmärkte. Weitere hoch

verschuldete Unternehmen auch außerhalb der Immobilienbranche könnten in Schieflage geraten, im Extremfall könnte es in China zu einer Banken- und Finanzkrise mit möglicherweise weltweiten Auswirkungen kommen.

Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen

Allgemeine Marktrisiken und -chancen

Die Risiken und Chancen für die wirtschaftliche Entwicklung auf den Automobilmärkten sind maßgeblich durch die konjunkturelle Lage der Weltwirtschaft beeinflusst. Die Beurteilung marktwirtschaftlicher Risiken und Chancen ist an Annahmen und Prognosen über die Gesamtmarktentwicklung in den Regionen gekoppelt, in denen die Mercedes-Benz Group tätig ist. Die oben beschriebenen volkswirtschaftlichen Rahmenbedingungen bilden dabei die Grundlage der Bewertung der vorliegenden Risiken und Chancen. Die Möglichkeit, dass sich Märkte gegenüber der Planung besser oder schlechter entwickeln oder Marktbedingungen sich verändern, besteht grundsätzlich für alle Segmente des Konzerns.

Ursachen für einen möglichen rückläufigen Absatz von Fahrzeugen ergeben sich insbesondere aus dem zum Teil instabilen makroökonomischen Umfeld sowie im Kontext politischer oder wirtschaftlicher Unsicherheiten. Die Situation im chinesischen Immobiliensektor bleibt wie beschrieben angespannt. Daraus resultierende negative Folgen sowohl für das chinesische als auch globale Wirtschaftswachstum können nicht ausgeschlossen werden. Infolge der COVID-19-Pandemie bestehen weiterhin Risiken bei der Absatzentwicklung sowie in der Komponentenverfügbarkeit im After-Sales-Geschäft. Auch steigende Energie- und Ölpreise und volatile Wechselkurse können zu einer Verunsicherung der Märkte und damit zu einer sinkenden Nachfrage nach Fahrzeugen führen. Die fehlende Marktakzeptanz von Elektrofahrzeugen kann darüber hinaus – vor allem im Segment Mercedes-Benz Vans – zu **Risiken in der Absatzentwicklung** führen und sich negativ auf das Ergebnis auswirken. Eine weiterhin hohe Inflationsrate kann zu einem Abschwächen der Kaufkraft und damit verbunden zu einem Nachfragerückgang im automobilen Sektor führen. Die Markt-, Absatz- und Bestandsentwicklung wird von den Segmenten

kontinuierlich analysiert und überwacht; gegebenenfalls werden spezifische Marketing- und Vertriebsprogramme aufgesetzt.

Volatilitäten in Bezug auf die Entwicklungen der Märkte können auch dazu führen, dass sich der Gesamtmarkt oder regionale Rahmenbedingungen für die Automobilindustrie besser entwickeln als in den internen Prognosen und Prämissen angenommen und in marktwirtschaftlichen Chancen resultieren. Auch aus einer Verbesserung der Wettbewerbssituation oder einer positiven Nachfrageentwicklung können sich Chancen ergeben. Die Realisierung der Chancen wird durch den Einsatz von Vertriebs- und Marketingaktionen unterstützt.

Aufgrund der zum Teil angespannten wirtschaftlichen Lage einiger **Händler und Fahrzeugimporteure** könnten Unterstützungsleistungen notwendig werden, um die Leistungsfähigkeit der Geschäftspartner sicherzustellen. Die finanzielle Situation strategisch relevanter Händler und Fahrzeugimporteure wird kontinuierlich überwacht. Der Ausfall wichtiger Händler und Fahrzeugimporteure kann dazu führen, dass die Kundennachfrage nicht umfassend bedient wird und die Absatzzahlen zurückgehen. Auch die Kostenübernahme bei Widerruf sowie die Abwicklung ausstehender Kundenverträge können infolge von Händlerinsolvenzen nicht ausgeschlossen werden und den Ergebnisbeitrag negativ beeinflussen.

Die Einführung neuer Produkte der Wettbewerber, eine aggressivere Preispolitik sowie eine schlechtere Preisdurchsetzung unter anderem bei Elektrofahrzeugen können zu einem steigenden **Wettbewerbs- und Preisdruck** in den automobilen Segmenten führen und sich negativ auf die Ertragslage auswirken. Auch der Wegfall staatlicher Förderungen für elektrifizierte Fahrzeuge kann deren Preisgestaltung negativ beeinflussen und die Gewinnspanne minimieren. Zur frühzeitigen Erkennung der Risiken wird ein kontinuierliches Monitoring durchgeführt. Je nach Ausprägung werden produktspezifische und gegebenenfalls regional unterschiedliche Maßnahmen ergriffen, um absatzschwächere Märkte zu unterstützen. Zudem setzt die Mercedes-Benz Group unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein, die finanzielle Anreize für Kunden beinhalten.

Im Zusammenhang mit der Veräußerung von Fahrzeugen bietet die Mercedes-Benz Group den Kunden vielfältige **Finanzierungs- und Leasingmöglichkeiten** an. Die daraus resultierenden Risiken für das Segment Mercedes-Benz Mobility liegen vor allem in einer Verschlechterung der Bonität der Kreditnehmer, sodass Forderungen aufgrund der Zahlungsunfähigkeit von Kunden ganz oder teilweise uneinbringlich werden können (Adressenausfall- oder Kreditrisiko). Die Mercedes-Benz Group begegnet den Kreditrisiken mit Bonitätsprüfungen auf Basis standardisierter Scoring- und Ratingverfahren, der Besicherung der Forderungen und einem leistungsfähigen Risikomanagement mit einem starken Augenmerk auf das Monitoring sowohl interner als auch makroökonomischer Frühwarnindikatoren.

Zur Berücksichtigung der Kreditrisiken aufgrund der Beeinträchtigung der Weltwirtschaft durch die COVID-19-Pandemie wurde durch das Management des Segments Mercedes-Benz Mobility eine Krisensonderrichtlinie implementiert, die Regelungen darüber beinhaltet, wie die Kunden möglichst flexibel, aber risikomanagementorientiert, mit Stundungen während der Krise unterstützt werden können. Auf dieser Basis gewährte das Segment Mercedes-Benz Mobility ausgewählten Kunden Zahlungserleichterungen in Form von Stundungen; außerdem wurden Stundungen aufgrund staatlicher Unterstützungsprogramme eingeräumt. Die seitens der Mercedes-Benz Mobility angebotenen Unterstützungsprogramme für Kunden liefen im Jahr 2021 größtenteils aus, während die staatlichen Unterstützungsprogramme in einigen Märkten noch bestehen.

Im Zusammenhang mit Leasingverträgen entstehen darüber hinaus Risiken und Chancen, wenn der Vermarktungswert eines Leasingfahrzeugs am Ende der Vertragslaufzeit von der ursprünglich bei Vertragsabschluss kalkulierten und der Leasingrate unterstellten Restwertprognose abweicht. Um diesen **Restwert-risiken von Fahrzeugen** entgegenzuwirken, sind Restwertmanagementprozesse etabliert. Diese umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Prognosequalität der Markteinschätzung wird durch regelmäßige Vergleiche interner und externer Quellen

verifiziert, und die Restwertsetzung wird bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt.

Die marktwirtschaftlichen Risiken reduzieren sich im Vergleich zum Vorjahr infolge der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts. Die Chancen erhöhen sich aufgrund einer besseren erwarteten Entwicklung der Fahrzeugnachfrage in den automobilen Segmenten.

Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen

Die Automobilindustrie unterliegt weltweit einer umfassenden staatlichen Regulierung. Gesetzliche und politische Rahmenbedingungen haben einen nicht unerheblichen Einfluss auf den künftigen Geschäftserfolg der Mercedes-Benz Group. Dabei spielen insbesondere Emissions-, Verbrauchs-, Sicherheits- und Zertifizierungsbestimmungen sowie Zollprozeduren für Fahrzeuge und Steuern im Zusammenhang mit dem Verkauf oder Einkauf von Fahrzeugen oder Fahrzeugteilen eine wichtige Rolle.

Die Mercedes-Benz Group verfolgt ständig die Entwicklung der gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen und versucht, absehbare Anforderungen und langfristige Zielsetzungen frühzeitig im Produktentstehungsprozess zu antizipieren. Insbesondere kurzfristige Änderungen der gesetzlichen und politischen Rahmenbedingungen können mit zusätzlichen Kosten oder höheren Investitionen verbunden sein. Die Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen haben sich durch den Russland-Ukraine-Krieg im Vergleich zum Vorjahr erhöht.

In vielen Märkten gelten gesetzliche Grenzwerte für den Kraftstoffverbrauch und/oder den CO₂-Ausstoß von Pkw-Flotten, mit jeweils unterschiedlichen Zielwerten. Die Nichteinhaltung der einschlägigen Vorschriften in den einzelnen Märkten ist unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden und kann sogar so weit führen, dass vor allem Fahrzeuge mit konventionellem Antrieb in den betroffenen Märkten nicht oder nicht mehr zugelassen werden können. Die Mercedes-Benz Group begegnet diesem Risiko mit der Transformation hin zur Elektromobilität und der damit zusammenhängenden Neuausrichtung der Produkte.

Für Mercedes-Benz Cars wie auch Mercedes-Benz Vans bestehen die beschriebenen Risiken aus Regelungen zu verbindlichen Zielvorgaben zum Flottendurchschnittsverbrauch beziehungsweise zum CO₂-Ausstoß von Neufahrzeugflotten insbesondere in den Märkten China, Europa und in den USA. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt diese Zielvorgaben in den Produktplanungen. Die zunehmend anspruchsvolleren Zielsetzungen einer vollelektrischen Zukunft erfordern signifikante Anteile von Plug-in-Hybriden und anderen elektrifizierten Antrieben am tatsächlichen Absatz. Wir gehen davon aus, dass die ambitionierten gesetzlichen Vorgaben erfüllt werden können, wobei in einigen Märkten auf die gesetzlich gewährten Zielerreichungs-Modalitäten – einschließlich des Erwerbs externer Credits – zurückgegriffen werden muss. Der Markterfolg alternativer Antriebskonzepte wird neben der Akzeptanz beim Kunden maßgeblich vom regionalen Marktumfeld mitbestimmt, beispielsweise von der Ladeinfrastruktur und von staatlichen Fördermaßnahmen.

Aus dem **Russland-Ukraine-Krieg** können sich weitreichende Risiken ergeben. Der Krieg kann sich negativ auf die Absatzentwicklung, die Produktionsabläufe sowie die Einkaufs- und Logistikprozesse niederschlagen, beispielsweise durch Unterbrechungen in den Lieferketten und der Energiebelieferung oder Engpasssituationen bei Bauteilen sowie Rohstoffen und Vorprodukten. Auch höhere Cyberrisiken können nicht ausgeschlossen werden. Daneben ist die Zusammenarbeit mit Partnern und Kooperationen mit höheren Risiken behaftet. Durch ausstehende Forderungen aus dem Liefer- und Leistungsverkehr können sich aufgrund von Einschränkungen des grenzüberschreitenden Zahlungsverkehrs sowie einer eingeschränkten Konvertierbarkeit des russischen Rubels höhere Ausfall-, Länder- und Währungsrisiken ergeben. Die erhöhten Länderrisiken umfassen vor allem potenzielle Wertminderungen von Forderungen aus dem Liefer- und Leistungsverkehr sowie von Sachanlagen und Vorräten der automobilen Segmente. Für Mercedes-Benz Mobility können sich negative Auswirkungen aufgrund von Sanktionen und eines schwächeren wirtschaftlichen Umfelds für unsere Kunden in Russland und anderen Märkten ergeben. Das kann sich in erhöhten Zahlungsrückständen und Kreditausfällen niederschlagen. Darüber hinaus kann eine höhere Inflation durch steigende Refinanzierungskosten zu negativen Effekten auf die Zinsmarge sowie auf die

Kostenentwicklung des Segments führen. Zusätzlich können sich temporäre Kapitalengpässe im Rahmen der Refinanzierung im russischen Bankenmarkt ergeben, die zu einer Inanspruchnahme aus einer Globalbürgschaft im Zusammenhang mit ausstehenden Finanzverbindlichkeiten gegenüber Banken führen können. Daneben können höhere Risiken aus der Zahlungsunfähigkeit von Tochterunternehmen entstehen. Eine potenzielle Enteignung von Vermögenswerten russischer Tochtergesellschaften würde diese Risiken verschärfen. Die Risiken aus dem Russland-Ukraine-Krieg werden fortlaufend überwacht; mögliche Szenarien werden laufend an die aktuelle geopolitische Lage angepasst und analysiert.

Branchen- und länderspezifische Handelshemmnisse in für die Mercedes-Benz Group wichtigen ausländischen Märkten könnten sich sowohl negativ auf die Produktionskosten als auch auf die gesamte Wertschöpfungskette auswirken. Durch den Abschluss beziehungsweise die Änderung von Freihandelsabkommen können sich sowohl Risiken als auch Chancen für das Ergebnis als auch die Liquidität des Konzerns ergeben.

Einzelne Länder könnten bei dem Versuch, ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Weltmarkt zu schützen oder zu verbessern, verstärkt zu **interventionistischen und protektionistischen Maßnahmen** greifen. Der Aufbau oder die Erweiterung von Produktionsstätten, die Steigerung des lokalen Einkaufs oder das Erfordernis lokaler Forschung und Entwicklung kann beispielsweise deutlich erhöhte Investitionen oder höhere laufende Kosten nach sich ziehen. Darüber hinaus können Marktzugangsbarrieren wie beispielsweise erschwerte Zertifizierungsprozesse und Verzögerungen von Zertifizierungen oder sehr aufwendige Zollprozeduren die Möglichkeiten für Importe erschweren. Investitionen in diesen Ländern können die Auswirkungen von protektionistischen Maßnahmen begrenzen.

Auch verschärfte Regulierungen zum Schutz personenbezogener Daten können bei Verstößen gegen das Gesetz zu höheren Kosten führen, beispielsweise wenn die Behörden Maßnahmen anordnen, Strafen verhängen und/oder über die Aussetzung von Geschäftslizenzen entscheiden. Um diesen potenziellen Risiken

entgegenzuwirken und frühzeitig Abweichungen zu erkennen, erfolgen eine kontinuierliche Überwachung sowie eine Analyse dieser Regelungen.

Beschaffungsmarktrisiken und -chancen

Die Risiken und Chancen auf der Beschaffungsseite wurden durch die Einführung der neuen Kategorie »Risiken und Chancen aus Einkauf und Logistik« neu strukturiert und ergeben sich für die automobilen Segmente insbesondere aus Schwankungen bei **Rohstoff-, Rohmaterial- und Energiepreisen**. Für den Bau von Fahrzeugteilen und Fahrzeugen werden bestimmte Rohstoffe benötigt, die auf dem Weltmarkt eingekauft werden. Die Höhe der Kosten ist dabei von der Preisentwicklung der Rohstoffe, Rohmaterialien und der Energiepreise abhängig. Auch für das Jahr 2022 werden Preisschwankungen mit unsicheren und uneinheitlichen Trends erwartet. So können die Rohstoffmärkte von Unsicherheiten und politischen Krisen – verbunden mit möglichen Versorgungsengpässen – sowie von der volatilen Nachfrage nach vereinzelt Rohmaterialien beeinflusst werden. Generell sind der Weitergabe der Rohstoff- und Materialverteuerungen über höhere Preise für die hergestellten Fahrzeuge enge Grenzen gesetzt, da auf den internationalen Automobilmärkten ein ausgeprägter Konkurrenzdruck herrscht. Steigende Rohstoffpreise können sich demnach negativ auf die Marge der verkauften Fahrzeuge auswirken und dadurch zu einem sinkenden Ergebnis des jeweiligen Segments führen. Um möglichen Ergebniseinbußen entgegenzuwirken, überwacht Mercedes-Benz die Entwicklung der Rohstoff- und Energiepreise fortlaufend und tritt in Verhandlungen mit Lieferanten.

Unternehmensspezifische Risiken und Chancen

Risiken und Chancen aus Forschung und Entwicklung

Technische Entwicklungen und Innovationen sind für eine sichere und nachhaltige Mobilität der Zukunft von zentraler Bedeutung. Die Transformation hin zur Elektromobilität und umfassenden Digitalisierung hat ambitionierte Entwicklungsziele und die Markteinführung neuer Technologien zur Folge. Durch die Gestaltung der Produktpalette fließen die technischen Neuerungen in die strategische Produktplanung der automobilen Segmente ein. Neben den sich daraus ergebenden Chancen sind Entscheidungen für

bestimmte Technologien ebenso wie der kontinuierlich wachsende Umfang an zu erfüllenden Emissions-, Verbrauchs- und Sicherheitsanforderungen mit Risiken verbunden und werden in der neuen Kategorie »Risiken und Chancen aus Forschung und Entwicklung« dargestellt.

Im Jahr 2020 haben Mercedes-Benz Group AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) mit verschiedenen US-Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge abgeschlossen, die rechtswirksam geworden sind. Wir verweisen auf unsere Ausführungen zu »Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen«. Mit dem Vergleich haben sich Mercedes-Benz Group AG und MBUSA unter anderem verpflichtet, 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. Falls die vorgenannten Verpflichtungen nicht eingehalten werden, besteht das Risiko, dass kostenintensive Maßnahmen ergriffen werden müssen und/oder erhebliche Vertragsstrafen fällig werden.

Produktionsrisiken und -chancen

Durch die steigende technische Komplexität und den Anspruch, die Qualitätsstandards für die Luxusfahrzeuge der Mercedes-Benz Group einzuhalten und stetig zu erhöhen, können in den automobilen Segmenten unter anderem Risiken im Zusammenhang mit der Einführung und Fertigung der Produkte entstehen. Auch bei zunehmender Automatisierung und Vernetzung von Produktionsanlagen können Risiken mit einer negativen Ergebnisauswirkung nicht ausgeschlossen werden. Durch die Implementierung geeigneter Managementsysteme sowie die systematische Bündelung von Produktweiterentwicklungen und Prozessänderungen verfügt Mercedes-Benz über Instrumente zur Reduktion und Mitigation dieser Risiken. Diese produktionsseitigen Risiken und Chancen sowie die zugrundeliegenden Maßnahmen zur Steuerung werden in der vorliegenden, neuen Kategorie »Produktionsrisiken und -chancen« zusammengefasst und beschrieben.

Im Rahmen von Produkteinführungen – insbesondere auch im Zuge des Ausbaus unseres Mercedes-Benz Markenportfolios – müssen die benötigten Bauteile und Ausstattungsumfänge verfügbar sein. Zur Vermeidung diesbezüglicher Restriktionen werden zugehörige Prozesse stetig evaluiert und verbessert. Um die langfristige Zukunftsfähigkeit der Produktionsanlagen der automobilen Segmente zu sichern und auszubauen, erfolgen bei Bedarf Modernisierungen sowie Ausbau-, Aufbau- und Umstrukturierungsaktivitäten. Mit der **Neueinführung von Produkten** der Marken Mercedes-Benz, Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach, Mercedes-EQ sowie der Produktmarke G-Klasse sind in der Regel hohe Investitionen verbunden. Daneben kann es zu Ineffizienzen im Produktionsprozess und in der Folge zu einer kurzfristigen Verringerung des Produktionsniveaus kommen.

Aufgrund einer geringen Anlagenverfügbarkeit oder **Ausfällen von Produktions- oder Fabrikanlagen** besteht die Gefahr, dass intern Verzögerungen in der Fahrzeugproduktion entstehen und folglich Kosten anfallen. Die Produktionsanlagen werden fortwährend gewartet und modernisiert. Für potenziell betroffene Anlagen werden präventiv Ersatzteile vorgehalten sowie bei Bedarf redundante Maschinen beschafft.

Garantie- und Kulanzfälle könnten entstehen, wenn die Qualität der Produkte oder der in den Produkten eingebauten Teile trotz entsprechender Qualitätssicherungsprozesse nicht den Anforderungen entspricht, Vorschriften nicht vollständig eingehalten werden oder die Unterstützung bei Problemen und der Pflege der Produkte nicht in der benötigten Form gewährt werden kann. Die Mercedes-Benz Group bildet angemessene Rückstellungen für Garantie- und Kulanzfälle. Es kann trotzdem nicht ausgeschlossen werden, dass Rückrufe und Feldmaßnahmen zu finanziellen Belastungen führen. Mögliche Ansprüche werden beim Auftreten solcher Risiken geprüft und bei Bedarf notwendige Maßnahmen, bezogen auf betroffene Produkte, eingeleitet.

Risiken und Chancen aus Einkauf und Logistik

Unterbrechungen in den weltweiten Lieferketten, Engpasssituationen bei Vorprodukten sowie Produktionsausfälle oder Unterauslastungen von Produktionskapazitäten bei Lieferanten werden in der neuen Kategorie »Risiken und Chancen aus Einkauf und

Logistik« ausgewiesen. **Unterbrechungen in den weltweiten Lieferketten**, insbesondere aus Engpässen bei Elektronikbauteilen und anderen wichtigen Vorprodukten sowie mögliche Ausfälle in der Versorgung durch Energieanbieter, können in den automobilen Segmenten Engpässe hervorrufen. Zur Vermeidung solcher **Engpasssituationen bei Vorprodukten** legen wir Wert darauf, dass Kapazitätsengpässe – durch vorausschauende Planung – ausgeglichen werden können. Zur Risikoprävention besteht ein Lieferantenmanagement mit dem Ziel, Menge und Qualität der zur Fahrzeugherstellung benötigten Bauteile sicherzustellen. Fehlende Verfügbarkeit sowie Qualitätsprobleme bei bestimmten Fahrzeugteilen können zu Produktionsausfällen führen und Kosten verursachen.

Bei einigen Lieferanten ist die finanzielle Situation weiterhin angespannt. Ursachen hierfür können weiter bestehende Unsicherheiten im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie, steigende Rohstoff-, Rohmaterial- und Energiepreise sowie die fehlende Verfügbarkeit von Bauteilen, aber auch veränderte Lieferabrufe in Verbindung mit der fortschreitenden Elektrifizierung sein. Daraus resultierende mögliche **Produktionsausfälle oder Unterauslastungen von Produktionskapazitäten bei Lieferanten** können ebenfalls eine Unterbrechung der Lieferkette bei den automobilen Segmenten verursachen und verhindern, dass Fahrzeuge rechtzeitig fertiggestellt und an die Kunden ausgeliefert werden. Um Produktion und Absatz der Lieferanten sicherzustellen, können Unterstützungsmaßnahmen notwendig werden. Das Lieferantenrisikomanagement zielt darauf ab, mögliche finanzielle Engpässe bei Lieferanten frühzeitig zu erkennen und geeignete Gegenmaßnahmen einzuleiten. Konkret werden in Abhängigkeit von erfassten Warnsignalen und der internen Einstufung regelmäßige Berichtstermine mit Lieferanten vereinbart, in denen wichtige Leistungskennziffern an Mercedes-Benz berichtet werden und bei Bedarf etwaige Unterstützungsmaßnahmen bestimmt werden können. Bei Fixkostenunterdeckungen besteht zudem das Risiko, dass Lieferanten eine Kompensationszahlung einfordern können. Auch notwendige Kapazitätserweiterungen bei Lieferanten könnten eine kostenseitige Beteiligung erfordern.

Informationstechnische Risiken und Chancen

Die konsequent verfolgte Digitalisierungsstrategie eröffnet Mercedes-Benz neue Chancen, den Kundennutzen und die Werte des Unternehmens zu steigern. Gleichwohl birgt die hohe Durchdringung aller Geschäftsbereiche mit Informationstechnik (IT) auch Risiken für die Geschäfts- und Produktionsprozesse sowie deren Dienstleistungen und Produkte. Auch umfassende Änderungen in der bestehenden Systemlandschaft, zum Beispiel die Konzentration auf strategische Partnerschaften zur Transformation der IT-Infrastruktur, können zu Risiken führen.

Aus der stetig wachsenden Bedrohung durch Cyberkriminalität und der Verbreitung aggressiver Schadcodes erwachsen Risiken, die sich auf die Verfügbarkeit, Integrität und Vertraulichkeit von Informationen und IT-gestützten Betriebsmitteln auswirken können. Trotz umfangreicher Vorkehrungen kann dies im ungünstigsten Fall zu einer zeitweiligen Unterbrechung von IT-gestützten Geschäftsprozessen mit hohen negativen Auswirkungen auf das Unternehmensergebnis führen. Zudem kann der Verlust oder der Missbrauch sensibler Daten unter Umständen einen Reputationsverlust zur Folge haben. Insbesondere verschärfte regulatorische Anforderungen wie beispielsweise die EU-Datenschutz-Grundverordnung und daran anknüpfender Rechtsakte können unter anderem Ansprüche Dritter begründen und aufwendige regulatorische Auflagen sowie ergebniswirksame Strafen nach sich ziehen.

Für die global agierende Mercedes-Benz Group und ihre umfassenden Geschäfts- und Produktionsprozesse ist es von zentraler Bedeutung, dass Informationen aktuell, vollständig und korrekt vorgehalten und ausgetauscht werden können. Das Mercedes-Benz interne Rahmenwerk zur IT-Sicherheit orientiert sich an internationalen Standards und greift bei Schutzmaßnahmen auch auf Industriestandards und Good Practice zurück. Neue regulatorische Anforderungen zur Cybersicherheit und zu Cyber-Security-Management-Systemen werden bei der Weiterentwicklung der Prozesse und Vorgaben berücksichtigt. Dem Schutzbedarf der Informationen entsprechend müssen gesicherte IT-Systeme und eine zuverlässige IT-Infrastruktur betrieben werden. Cyberbedrohungen müssen über den gesamten Lebenszyklus der Applikationen und IT-Systeme hinweg identifiziert

und entsprechend ihrer Kritikalität behandelt werden. Besondere Aufmerksamkeit wird Risiken gewidmet, die im Schadensfall eine Unterbrechung der Geschäftsprozesse aufgrund von IT-Systemausfällen sowie den Verlust und die Verfälschung von Daten zur Folge haben. Die fortschreitende Digitalisierung und Vernetzung von Produktionsmitteln wird durch darauf abgestimmte technische und organisatorische Sicherheitsmaßnahmen flankiert.

Aufgrund der wachsenden Anforderungen an die Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Daten hat Mercedes-Benz vielfältige präventive und korrektive Maßnahmen umgesetzt, um damit verbundene Risiken zu minimieren sowie mögliche Schäden zu begrenzen. Zum Beispiel vermindert der Konzern potenzielle Störungen der betrieblichen Abläufe in Rechenzentren durch gespiegelte Datenbestände, dezentrale Datenthaltung, ausgelagerte Datensicherung und hochverfügbar ausgelegte IT-Systeme. Es werden Notfallpläne erstellt, ebenso Mitarbeiter geschult und regelmäßig sensibilisiert, um handlungsfähig zu bleiben. In einem global agierenden Cyber Intelligence & Response Center werden spezifische Bedrohungen analysiert und Gegenmaßnahmen koordiniert. Der Schutz der Produkte und Dienstleistungen vor Gefährdungen durch Hackerangriffe und Cyberkriminalität wird kontinuierlich ausgebaut.

Die Höhe der informationstechnischen Risiken reduziert sich im Vergleich zum Vorjahr infolge der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts.

Personalrisiken und -chancen

Der Wettbewerb um hoch qualifizierte Beschäftigte und Führungskräfte ist in der Branche und in den Regionen, in denen die Mercedes-Benz Group tätig ist, nach wie vor sehr stark. Der künftige Erfolg der Mercedes-Benz Group hängt auch davon ab, inwiefern es gelingt, Fachpersonal einzustellen, zu integrieren und dauerhaft an das Unternehmen zu binden. Die etablierten Personalinstrumente berücksichtigen solche Personalrisiken. Ein Schwerpunkt des Personalmanagements liegt in der zielgerichteten Personalentwicklung und Weiterbildung der Belegschaft des Unternehmens. Die Beschäftigten profitieren dabei unter anderem von einer Vielzahl an Weiterbildungsangeboten und der Transparenz, die im Rahmen des Performance-Managements geschaffen

wird. Um als Unternehmen erfolgreich zu sein, entwickeln wir zudem die Art unserer Zusammenarbeit und unsere Führungskultur stetig weiter.

Neben der demografischen Entwicklung erfordert auch die digitale Transformation, dass sich das Unternehmen immer weiter auf Veränderungen einstellt und Maßnahmen ableitet, wie beispielsweise einen qualifizierten Fach- und Führungskräftenachwuchs, insbesondere hinsichtlich der technischen Entwicklungen, zu sichern. Dies wird durch verschiedene Maßnahmen, unter anderem gezielte Qualifizierungen anzusetzen, adressiert. Konjunktur-, Markt- und Wettbewerbsschwankungen begegnen wir mit den etablierten Zeit- und Flexibilitätsinstrumenten, um ein situationsadäquates Reagieren zu ermöglichen. Um die für die Transformation notwendige langfristige Reduzierung der Personalkosten zu erreichen, schlossen Unternehmensleitung und Gesamtbetriebsrat im Jahr 2019 eine Vereinbarung, die unter anderem ein Personalabbauprogramm enthält. Aufgrund der COVID-19-Pandemie und der für das Personalabbauprogramm geltenden gegenseitigen Freiwilligkeit besteht das Risiko, dass die Umsetzung nicht im vollen geplanten Umfang erfolgen kann. Risiken bestehen zudem insbesondere aufgrund anstehender Verhandlungen über tarifliche Rahmenbedingungen in der Metall- und Elektroindustrie und der damit verbundenen möglichen Produktionsausfälle.

Die Personalrisiken reduzieren sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts sowie der Aufnahme wesentlicher Risiken zur Transformation in die Planung.

Risiken und Chancen aus Beteiligungen und Kooperationen

Die Zusammenarbeit mit Partnern bei Beteiligungen und Kooperationen ist für die Mercedes-Benz Group sowohl bei der Transformation hin zur Elektromobilität und umfassenden Digitalisierung als auch im Zusammenhang mit Mobilitätslösungen von zentraler Bedeutung. Besonders bei neuen Technologien dienen Beteiligungen der Nutzung von Synergieeffekten und der Verbesserung von Kostenstrukturen, um der Wettbewerbssituation in der Automobilindustrie erfolgreich zu begegnen.

Die Mercedes-Benz Group partizipiert grundsätzlich entsprechend ihrer jeweiligen Anteilsquote an den Risiken und Chancen aus Beteiligungen und unterliegt bei entsprechender Börsennotierung auch Aktienkursrisiken und -chancen. Nach der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts gilt dies auch für die Daimler Truck Holding AG.

Durch die Neubewertung einer Beteiligung können sich Risiken und Chancen bezogen auf den Beteiligungsbuchwert für das Segment, dem die Beteiligung zugerechnet wird, ergeben. Auch aus der laufenden Geschäftstätigkeit, insbesondere der Integration von Mitarbeitern, Technologien und Produkten, können Risiken resultieren. Darüber hinaus könnten sich weitere finanzielle Verpflichtungen ergeben oder ein zusätzlicher Finanzierungsbedarf notwendig sein. Risiken aus Beteiligungen bestehen vor allem bei Mercedes-Benz Mobility sowie bei direkt dem Konzern zugerechneten Beteiligungen. Die Beteiligungen unterliegen einem Überwachungsprozess, um bei Bedarf zeitnah entscheiden zu können, ob Maßnahmen zur Unterstützung oder Sicherung der Profitabilität ergriffen werden sollen. Auch die Werthaltigkeit der Beteiligungen wird regelmäßig überwacht. Die Risiken aus Beteiligungen und Kooperationen haben sich infolge der verschärften geopolitischen und handelspolitischen Risiken im Vergleich zum Vorjahr erhöht.

Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen

Im folgenden Abschnitt wird auf die finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen der Mercedes-Benz Group eingegangen. Diese Risiken und Chancen können sich negativ beziehungsweise positiv auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns auswirken.

Im Grundsatz können die den finanzwirtschaftlichen Risiken und Chancen zugrunde liegenden operativen und finanziellen konzernweiten Risikovolumina (Exposures) in symmetrische und asymmetrische Risiken- und Chancenprofile unterschieden werden. Bei den symmetrischen Risiken- und Chancenprofilen (zum Beispiel Währungs-Exposures) sind Risiken und Chancen gleichermaßen gegeben, während bei den asymmetrischen (etwa Kredit- und Länder-Exposures) überwiegend Risiken vorhanden sind.

Die Mercedes-Benz Group ist grundsätzlich Risiken und Chancen durch Veränderungen von Marktpreisen, wie Wechselkursen, Zinssätzen und Commodity-Preisen, ausgesetzt. Marktpreisveränderungen können einen negativen oder positiven Einfluss auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns haben. Die Mercedes-Benz Group steuert und überwacht systematisiert Marktpreisrisiken und -chancen vorwiegend direkt im Rahmen ihrer operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente zu Sicherungszwecken ein, wodurch sowohl Marktpreisrisiken als auch -chancen begrenzt werden.

Ferner ist der Konzern Kredit-, Länder- und Liquiditätsrisiken, Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs sowie Risiken aus Ratingveränderungen ausgesetzt. Im Rahmen des Risikomanagementprozesses beurteilt die Mercedes-Benz Group diese Risiken regelmäßig, indem Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie Marktinformationen berücksichtigt werden. Die Betrachtung der Planvermögen zur Abdeckung von Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen ist im Abschnitt »Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen« enthalten.

Wechselkursrisiken und -chancen

Aufgrund der globalen Ausrichtung des Konzerns sind mit dem operativen Geschäft sowie den Finanztransaktionen Risiken und Chancen aus Wechselkurschwankungen verbunden. Diese resultieren insbesondere aus Schwankungen des US-Dollars, des Chinesischen Renminbis, des Britischen Pfunds und anderer Währungen, wie zum Beispiel Währungen von Wachstumsmärkten, gegenüber dem Euro. Ein Wechselkursrisiko beziehungsweise eine -chance entsteht im operativen Geschäft vor allem dann, wenn Umsatzerlöse in einer anderen Währung anfallen als die zugehörigen Kosten (Transaktionsrisiko). Der Konzern sichert das regelmäßig aktualisierte Währungs-Exposure anhand fortlaufend überprüfter Devisenkurs-erwartungen mit geeigneten Finanzinstrumenten, vorwiegend Devisentermingeschäften, schrittweise ab und begrenzt hierdurch gleichzeitig Risiken und Chancen. Im Fall von Übersicherungen durch Exposure-Veränderungen werden diese in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Des Weiteren bestehen Wechselkursrisiken und -chancen in Bezug auf die

Umrechnung des bei ausländischen Konzerngesellschaften außerhalb der Eurozone gebundenen Nettovermögens und deren Erträge und Aufwendungen (Translationsrisiko), gegen die sich der Konzern in der Regel nicht absichert.

Zinsänderungsrisiken und -chancen

Aus Zinsänderungen können Risiken und Chancen sowohl für das operative Geschäft als auch für Finanztransaktionen entstehen. Die Mercedes-Benz Group nutzt eine Vielzahl zinssensitiver Finanzinstrumente dazu, die Liquiditätsanforderungen des laufenden Geschäfts zu erfüllen. Der überwiegende Teil dieser Finanzinstrumente steht im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft von Mercedes-Benz Mobility. Zinsänderungsrisiken und -chancen entstehen, wenn Zinsbindungsfristen zwischen der Aktiv- und der Passivseite der Bilanz nicht kongruent sind. Durch eine auf die Laufzeiten der Finanzierungsverträge abgestimmte Refinanzierung wird das Risiko der Fristeninkongruenz sowohl unter Zins- als auch unter Liquiditätsgesichtspunkten minimiert. Verbleibende Zinsänderungsrisiken werden durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesteuert. Die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für das Industrie- und das Finanzdienstleistungsgeschäft werden im Konzern zentral koordiniert. Derivative Zinsinstrumente, wie zum Beispiel Zinsswaps, werden mit dem Ziel eingesetzt, die gewünschten Zinsbindungen und Aktiv-/Passivstrukturen (Asset-/Liability-Management) zu erreichen.

Commodity-Preis-Risiken und -Chancen

Wie im Abschnitt »Beschaffungsmarktrisiken und -chancen« dargestellt, ist die Mercedes-Benz Group Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt. Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken, vornehmlich aus dem Bezug von Edelmetallen, wird durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente reduziert.

Kreditrisiken

Das Kreditrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.

Der Konzern unterliegt Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Fahrzeuggeschäft resultieren. Auf die Risiken aus der Leasing- und Absatzfinanzierung wird im Abschnitt »Allgemeine Marktrisiken und -chancen« eingegangen.

Darüber hinaus ergeben sich Kreditrisiken aus den Liquiditätsanlagen des Konzerns. Sollte es zu Zahlungsausfällen kommen, würde das die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns belasten. Die Limitmethodik für Liquiditätsanlagen bei Finanzinstitutionen wurde in den vergangenen Jahren kontinuierlich weiterentwickelt. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Der überwiegende Teil der liquiden Mittel wird in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten.

Länderrisiken

Das Länderrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlusts, der aus Veränderungen politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, zum Beispiel aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot. Die Mercedes-Benz Group unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Konzerngesellschaften oder Kunden, Kapitalanlagen in Tochtergesellschaften oder Joint Ventures sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen. Der Konzern begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (zum Beispiel für Hartwährungsportfolios von Mercedes-Benz Mobility-Gesellschaften). Außerdem verfügt die Mercedes-Benz Group über ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder, in denen die Mercedes-Benz Group operativ tätig ist, in Risikoklassen eingeteilt werden. Die Länderrisiken haben sich infolge der verschärften geopolitischen und handelspolitischen Risiken im Vergleich zum Vorjahr deutlich erhöht.

Risiken eines begrenzten Kapitalmarktzugangs

Liquiditätsrisiken entstehen, wenn ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann. Im normalen Geschäftsverlauf setzt die Mercedes-Benz Group Anleihen,

Commercial Paper und verbrieft Transaktionen sowie Bankdarlehen in verschiedenen Währungen ein, überwiegend mit dem Ziel, das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft zu refinanzieren. Eine Verteuerung der Refinanzierung würde sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit und Profitabilität des Finanzdienstleistungsgeschäfts auswirken, soweit die höheren Refinanzierungskosten nicht an die Kunden weitergegeben werden können; eine Begrenzung des Finanzdienstleistungsgeschäfts hätte zudem negative Absatzfolgen für das Fahrzeuggeschäft. Der Zugang zu Kapitalmärkten kann in einzelnen Ländern durch staatliche Regulierungen oder durch eine temporäre mangelnde Aufnahmefähigkeit begrenzt sein. Darüber hinaus können laufende rechtliche Verfahren sowie eigene geschäftspolitische Erwägungen und Entwicklungen den Konzern unter Umständen zeitweise davon abhalten, einen etwaigen Liquiditätsbedarf durch Mittelaufnahmen an den Kapitalmärkten zu decken. Vertraglich vereinbarte Kreditlinien stehen als Refinanzierungsinstrumente zur Verfügung. Das Risiko eines begrenzten Kapitalmarktzugangs hat sich im Vergleich zum Vorjahr verringert, da sich sowohl das geplante Refinanzierungsvolumen als auch die Eintrittswahrscheinlichkeit des Risikos reduziert haben.

Risiken und Chancen aus Ratingveränderungen

Risiken und Chancen liegen in möglichen Herab- oder Heraufstufungen der von den Ratingagenturen vergebenen Credit Ratings und damit der Kreditwürdigkeit der Mercedes-Benz Group. Herabstufungen können sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken, wenn sich dadurch die Fremdfinanzierungskosten erhöhen oder die Finanzierungsmöglichkeiten des Konzerns beschränkt würden. Darüber hinaus können Herabstufungen dazu führen, dass Investoren von einer Beteiligung an der Mercedes-Benz Group AG absehen.

Risiken und Chancen im Zusammenhang mit Pensionsplänen

Die Gesellschaften der Mercedes-Benz Group gewähren leistungsorientierte Pensionszusagen, die zu einem großen Teil durch Planvermögen gedeckt sind, sowie in einem geringen Umfang Zusagen zu Gesundheitsfürsorgeleistungen. Der Saldo aus den Pensionsverpflichtungen und den Planvermögen ergibt den bilanzierten Wert beziehungsweise den Finanzierungsstatus für diese Versorgungspläne. Der Bewertung der

Pensionsverpflichtungen sowie der Ermittlung des Nettopensionsaufwands liegen Annahmen zugrunde. Selbst geringe Änderungen dieser Annahmen, insbesondere eine Änderung der Diskontierungszinssätze oder geänderte Inflationsannahmen, beeinflussen den Finanzierungsstatus und das Konzerneigenkapital des aktuellen Geschäftsjahres negativ oder positiv und führen zu einer Änderung des periodenbezogenen Nettopensionsaufwands im folgenden Geschäftsjahr. Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich von der Situation an den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige beziehungsweise günstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, vermindern beziehungsweise erhöhen den Wert der Planvermögen. Auch eine Veränderung der Zusammensetzung der Planvermögen kann die künftige Entwicklung des Marktwerts der Planvermögen positiv oder negativ beeinflussen. Das Risikomanagement für die Planvermögen erfolgt über eine breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von unterschiedlichen Vermögensverwaltern anhand quantitativer und qualitativer Analysen sowie die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos. Die Struktur der Pensionsverpflichtungen wird bei der Bestimmung der Investmentstrategie für die Planvermögen berücksichtigt, um Schwankungen des Finanzierungsstatus zu reduzieren. Im Vergleich zum Vorjahr, das aufgrund der Coronakrise von starken Kapitalmarktschwankungen geprägt war, sind die Kapitalmarktvolatilitäten deutlich gesunken.

Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen

Weiterhin ist der Konzern rechtlichen und steuerlichen Risiken ausgesetzt. Er bildet hierfür Rückstellungen, wenn und soweit seine Inanspruchnahme wahrscheinlich und die Höhe der Verpflichtungen hinreichend genau bestimmbar ist.

Rechtliche Risiken

Risiken aus Regulierung. Die Automobilindustrie unterliegt weltweit umfassender staatlicher Regulierung. Gesetze in verschiedenen Jurisdiktionen regeln hierbei den Insassenschutz und die Umweltverträglichkeit von Automobilen, einschließlich der Emissionswerte, der Treibstoffeffizienz und der Lärmgeräusche, sowie die Emissionen der Fabriken, in denen die Automobile oder Teile davon hergestellt werden. Werden einschlägige

Vorschriften in den einzelnen Regionen nicht eingehalten, kann dies unter Umständen mit erheblichen Strafen und Reputationsrisiken verbunden sein und sogar so weit führen, dass Fahrzeuge in den betroffenen Märkten nicht zugelassen werden. Die Kosten für die Einhaltung dieser Vorschriften sind erheblich, und Mercedes-Benz erwartet in diesem Zusammenhang weiterhin ein hohes Kostenniveau.

Risiken aus rechtlichen Verfahren allgemein. Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochtergesellschaften sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl von Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Investorenklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel der Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Mercedes-Benz ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Konzerns haben.

Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung einer Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG am 9. Dezember 2021 waren die Daimler Truck AG und ihre konsolidierten Tochtergesellschaften Konzerngesellschaften der Daimler AG (jetzt Mercedes-Benz Group AG). Soweit sich Risiken aus den vorgenannten rechtlichen Verfahren realisieren und die ihnen zugrunde liegenden Sachverhalte die vorgenannten Truck & Bus Gesellschaften betrafen, stehen der Mercedes-Benz Group AG Freistellungsansprüche zu. Diese ergeben sich gegenüber der Daimler Truck AG aus der im Jahr 2019 erfolgten Ausgliederung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten der damaligen

Geschäftsfelder Daimler Trucks und Daimler Buses auf die Daimler Truck AG. Gegenüber der Daimler Truck Holding AG ergeben sich diese aus der im Jahr 2021 erfolgten Abspaltung der Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG.

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Behördliche Verfahren.

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

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

In den USA haben die Mercedes-Benz Group AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) im dritten Quartal 2020 mit verschiedenen Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge abgeschlossen, die rechtswirksam geworden sind. Nach Auffassung der Behörden habe Mercedes-Benz sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDS«) in bestimmten seiner US-Dieselfahrzeuge nicht offengelegt, von denen einige unzulässige Abschaltvorrichtungen seien.

Im Rahmen der Vergleiche bestreitet Mercedes-Benz die Vorwürfe der Behörden und räumt keine Haftung ein, hat sich aber bereit erklärt, unter anderem zivilrechtliche Geldstrafen zu zahlen, Servicemaßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen und bestimmte weitere Maßnahmen vorzunehmen. Im Fall der Nichterfüllung bestimmter Verpflichtungen können zusätzliche Vertragsstrafen fällig werden. Im ersten Quartal 2021 hat Mercedes-Benz die zivilrechtlichen Geldstrafen gezahlt.

Wie bereits berichtet, hat darüber hinaus das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«) im April 2016 von Mercedes-Benz die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt. Mercedes-Benz hat eine solche interne Untersuchung in Kooperation mit der Untersuchung des DOJ durchgeführt; die Untersuchung durch das DOJ ist noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus haben weitere US-amerikanische Landesbehörden Untersuchungen nach Landesumwelt- und -verbraucherschutzrecht eingeleitet sowie Auskunfts- und Informationersuchen erlassen.

In Kanada führt die kanadische Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (»ECCC«) wegen des Verdachts möglicher Verletzungen unter anderem des Canadian Environmental Protection Acts sowie nicht offengelegter AECDs und Abschalteinrichtungen eine Untersuchung im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen durch. Mercedes-Benz kooperiert weiterhin mit den Untersuchungsbehörden.

In Deutschland erließ die Staatsanwaltschaft Stuttgart im September 2019 einen Bußgeldbescheid gegen Mercedes-Benz wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung, wodurch das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Mercedes-Benz beendet wurde. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt noch Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Mercedes-Benz unter anderem wegen des Verdachts des Betrugs durch. Im Juli 2021 erließ das Amtsgericht Böblingen Strafbefehle gegen drei Mercedes-Benz-Mitarbeiter unter anderem wegen Betrugs, die rechtskräftig geworden sind.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat zwischen 2018 und 2020 nachträgliche Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen bestimmter Mercedes-Benz Diesel-fahrzeuge erlassen und Rückrufe sowie zum Teil Erstzulassungsstopps angeordnet. Es vertrat dabei jeweils die Auffassung, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten als unzulässige Abschalteinrichtungen zu bewerten seien. Mercedes-Benz vertritt in dieser Frage eine gegenteilige Rechtsauffassung, hat jedoch seit 2018 (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet, auch bezüglich des Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäfts,

und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Gegen die vorgenannten Anordnungen des KBA hat Mercedes-Benz jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt. Anfang 2021 hat das KBA gegenüber Mercedes-Benz in diesen Verfahren Widerspruchsbescheide erlassen und ist damit den vorgebrachten Argumenten nicht gefolgt. Da Mercedes-Benz weiterhin eine gegenteilige Rechtsauffassung vertritt, hat Mercedes-Benz die kontroversen Fragen einer gerichtlichen Klärung vor dem zuständigen Verwaltungsgericht zugeführt und entsprechende Klagen erhoben. Ungeachtet dieser Widersprüche und der sich anschließenden Klageverfahren kooperiert Mercedes-Benz weiterhin vollumfänglich mit dem KBA. Die vom KBA geforderten Neukalibrierungen sind von Mercedes-Benz fertig entwickelt und vom KBA geprüft und genehmigt worden; die entsprechenden Rückrufe sind eingeleitet worden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass bei gegebenem Anlass Software-Updates nachbearbeitet, weitere Auslieferungs- und Zulassungsstopps angeordnet oder als Vorsichtsmaßnahme des Unternehmens, auch im Hinblick auf das Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäft, beschlossen werden können. Das KBA führt im Rahmen seiner regulären Marktüberwachung laufend weitere Untersuchungen von Mercedes-Benz Fahrzeugen durch und stellt Fragen zu deren technischen Elementen. Darüber hinaus befindet sich Mercedes-Benz weiterhin auch mit dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr (»BMDV«) im Dialog, um die Aufarbeitung der diesel-bezogenen Abgasthematik abzuschließen sowie die Abarbeitung der betroffenen Kundenfahrzeuge voranzutreiben. Angesichts der vorgenannten Anordnungen des KBA und der Diskussionen mit dem Amt und dem Ministerium ist nicht gänzlich auszuschließen, dass im Zuge der laufenden und/oder weiterer Untersuchungen zusätzliche Anordnungen erlassen werden. Dies gilt seit dem 1. September 2020 auch für zuständige Behörden anderer Mitgliedstaaten und die Europäische Kommission, die nach der neuen europäischen Typgenehmigungsverordnung Marktüberwachungstätigkeiten durchführen und Maßnahmen ergreifen können, unabhängig vom Ort der ursprünglichen Typgenehmigung, aber auch für die britische Marktüberwachungsbehörde DVSA (Driver and Vehicle Standards Agency).

Die Europäische Kommission richtete im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Mercedes-Benz sowie andere Automobilhersteller. Mercedes-Benz hatte in diesem Zusammenhang bei der Europäischen Kommission bereits vor längerer Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass («Kronzeugenantrag») gestellt. Das Verfahren wurde am 8. Juli 2021 durch einen Beschluss der Europäischen Kommission einvernehmlich beendet. Mercedes-Benz kooperierte während des gesamten Verfahrens intensiv mit der Europäischen Kommission, und die Europäische Kommission gewährte dem Unternehmen einen vollständigen Geldbußenerlass.

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

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

In Anbetracht der Rechtsauffassungen unter anderem US-amerikanischer Regulierungsbehörden und des KBA sowie des südkoreanischen Ministry of Environment ist es nicht auszuschließen, dass neben diesen Behörden eine oder mehrere weitere Behörden weltweit zu dem Schluss kommen, dass bestimmte Pkw und/oder Nutzfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz oder anderer Konzernmarken ebenfalls mit unzulässigen Abschalt-richtungen ausgestattet sind. Auch könnten solche

Behörden zu der Auffassung gelangen, dass bestimmte Funktionalitäten und/oder Kalibrierungen nicht ordnungsgemäß sind und/oder nicht ordnungsgemäß offengelegt wurden. Mercedes-Benz kann zu den noch laufenden Verfahren zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussage hinsichtlich des Ausgangs treffen. Insbesondere in Anbetracht des von der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen Mercedes-Benz erlassenen Bußgeldbescheids, der Strafbefehle gegen Mercedes-Benz-Mitarbeiter und der zivilrechtlichen Vergleiche mit den US-Behörden, sowie angesichts der laufenden und möglicher weiterer Anfragen, Anordnungen und Verfahren ist es nicht auszuschließen, dass Mercedes-Benz erheblichen weiteren Geldbußen und sonstigen Sanktionen, Maßnahmen und Handlungen ausgesetzt wird. Der vollständige oder teilweise Eintritt der vorgenannten Ereignisse könnte für Mercedes-Benz einen erheblichen Kollateralschaden zur Folge haben, insbesondere einen damit verbundenen Reputationsschaden. Ferner kann es aufgrund negativer Behauptungen oder Feststellungen zu technischen oder rechtlichen Fragen durch eine der verschiedenen Behörden dazu kommen, dass auch andere Behörden – oder auch Kläger – diese Behauptungen oder Feststellungen übernehmen. Somit besteht das Risiko, dass negative Behauptungen oder Feststellungen in einem Verfahren, wie der von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassene Bußgeldbescheid, die Strafbefehle gegen Mercedes-Benz-Mitarbeiter oder die den zivilrechtlichen Vergleichen mit den US-Behörden zugrunde liegenden Vorwürfe, negative Auswirkungen auf andere Verfahren haben können und dadurch unter anderem möglicherweise neue Untersuchungen oder Verfahren ausgelöst oder diese ausgeweitet werden.

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

Risiken aus rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen – Zivilverfahren.

Wie bereits berichtet, war vor dem US-Bezirksgericht für New Jersey eine konsolidierte Verbrauchersammelklage gegen die Mercedes-Benz Group AG und MBUSA anhängig. Die Kläger erhoben den Vorwurf, die Mercedes-Benz Group AG und MBUSA hätten Vorrichtungen verwendet, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen. Zudem seien Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen bewusst irregeführt worden.

Im dritten Quartal 2020 haben sich die Mercedes-Benz Group AG und MBUSA mit den Klägerv Vertretern dieser Verbrauchersammelklage auf eine einvernehmliche Beilegung geeinigt. Im Rahmen des Vergleichs bestreiten die Mercedes-Benz Group AG und MBUSA die wesentlichen tatsachenbezogenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche der Sammelkläger, haben sich aber bereit erklärt, an bestimmte aktuelle und ehemalige Eigentümer und Leasingnehmer von Dieselfahrzeugen Zahlungen zu leisten. Das zuständige Gericht hat den Vergleich final genehmigt und ein endgültiges Urteil in der Sache erlassen. Die geschätzten Kosten für diesen Vergleich betragen rund 700 Mio. USD. Weitere Aufwendungen schätzt Mercedes-Benz auf einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag, um Anforderungen aus diesem Vergleich und den vorgenannten Vergleichen mit den US-Behörden zu erfüllen.

Im April 2016 wurde gegen die Mercedes-Benz Group AG und weitere Konzerngesellschaften in Ontario eine Verbrauchersammelklage eingereicht, die ähnliche Vorwürfe erhebt und ähnliche Abhilfemaßnahmen in Bezug auf in Kanada verkaufte oder geleaste Fahrzeuge fordert. Im vierten Quartal 2021 haben sich die Mercedes-Benz Group AG und die weiteren Konzerngesellschaften mit den Klägerv Vertretern der Verbraucher-Sammelklage auf eine einvernehmliche Beilegung geeinigt. Im Rahmen des Vergleichs bestreiten die Mercedes-Benz Group AG und die weiteren Konzerngesellschaften die wesentlichen tatsachenbezogenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche der Sammelkläger, haben sich aber bereit erklärt, an

bestimmte aktuelle und ehemalige Eigentümer und Leasingnehmer von Dieselfahrzeugen Zahlungen zu leisten. Die geschätzten Kosten für diesen Vergleich betragen rund 250 Mio. CAD (entspricht ungefähr 175 Mio. €).

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

In Deutschland hat eine Vielzahl an Kunden von Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie behaupten, dass die Fahrzeuge mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissions- oder Verbrauchswerte aufweisen würden. Sie berufen sich dabei insbesondere auf die oben genannten Rückrufanordnungen des Kraftfahrt-Bundesamts. Aufgrund der aktuellen Entwicklung der Fallzahlen erwartet die Mercedes-Benz Group weiterhin einen hohen Klageeingang. In diesem Zusammenhang hat die Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. am 7. Juli 2021 eine Musterfeststellungsklage beim Oberlandesgericht Stuttgart gegen die Mercedes-Benz Group AG eingereicht. Ziel einer Musterfeststellungsklage ist es, bestimmte Voraussetzungen vermeintlicher Ansprüche von Verbrauchern feststellen zu lassen. Die Mercedes-Benz Group AG wird sich gegen die Vorwürfe des Verbands verteidigen.

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

Die Mercedes-Benz Group AG und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften halten die vor genannten Klagen für unbegründet und werden sich dagegen verteidigen, soweit nicht, wie vorangehend beschrieben, bereits ein Vergleich abgeschlossen wurde.

Darüber hinaus haben Anleger aus Deutschland und dem Ausland beim Landgericht Stuttgart Klagen auf Schadensersatz wegen der angeblichen Verletzung kapitalmarktrechtlicher Publizitätsvorschriften erhoben (Ausgangsverfahren) und auch außergerichtlich Schadensersatz gefordert. Die Mercedes-Benz Group AG hält die Klagen und außergerichtlichen Forderungen für unbegründet und wird sich gegen diese verteidigen. Im Januar 2021 hat das Landgericht Stuttgart im Zusammenhang mit den Ausgangsverfahren einen Vorlagebeschluss zur Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) vor dem Oberlandesgericht Stuttgart erlassen (Musterverfahren). Im Dezember 2021 hat das Oberlandesgericht Stuttgart einen Musterkläger bestimmt und das Musterverfahren im Klageregister bekannt gemacht. Diverse Anleger haben daraufhin von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Ansprüche in einem insgesamt erheblichen Umfang zum Zwecke der Verjährungshemmung zum Musterverfahren anzumelden. Die Mercedes-Benz Group AG ist unverändert der Auffassung, dass sie ihren kapitalmarktrechtlichen Publizitätspflichten ordnungsgemäß nachgekommen ist und wird sich auch in dem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger verteidigen.

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

Des Weiteren könnte die Fähigkeit von Mercedes-Benz, sich in den Gerichtsverfahren zu verteidigen, durch die Vergleiche der Verbrauchersammelklagen in den USA und in Kanada sowie durch ungünstige Behauptungen und Ergebnisse, durch einen ungünstigen Ausgang oder ungünstige Entwicklungen in den vorstehend genannten behördlichen oder anderen gerichtlichen Verfahren, insbesondere den von der Staatsanwaltschaft Stuttgart erlassenen Bußgeldbescheid, die Strafbefehle gegen Mercedes-Benz-Mitarbeiter und durch den zivilrechtlichen Vergleich mit den US-Behörden, beeinträchtigt werden.

Risiken aus sonstigen rechtlichen Verfahren. Die Mercedes-Benz Group 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. Der Mercedes-Benz Group AG stehen, wie zu Beginn des Abschnitts »Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen« beschrieben, im Fall der Inanspruchnahme Freistellungsansprüche gegenüber der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG zu. Da die Mercedes-Benz Group AG folglich nicht mehr den diesbezüglichen finanziellen Risiken ausgesetzt ist, wird sie über diese Verfahren künftig nicht mehr berichten.

Im September 2021 haben einzelne Personen aus dem Umfeld der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH) beim Landgericht Stuttgart eine Klageschrift gegen die Mercedes-Benz AG eingereicht. Die Kläger machen einen Unterlassungsanspruch geltend und verlangen, dass die Mercedes-Benz AG ab November 2030 keine Pkw mit Verbrennungsmotor mehr in den Verkehr bringt und deren Verkauf in der Zeit davor reduziert. Die Mercedes-Benz AG wird sich in dem Verfahren gegen die Vorwürfe der Kläger verteidigen.

Da rechtliche Verfahren mit erheblichen Unsicherheiten behaftet sind, ist es möglich, dass sich die für sie gebildeten Rückstellungen nach abschließenden Verfahrensentscheidungen teilweise als unzureichend erweisen. Infolgedessen können erhebliche zusätzliche

Aufwendungen entstehen. Dies trifft auch auf rechtliche Verfahren zu, für die aus Sicht des Konzerns keine Rückstellungen zu bilden waren.

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

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

Weitere Informationen über rechtliche Verfahren finden sich in [Anmerkung 31](#) des Konzernanhangs.

Steuerliche Risiken und Chancen

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochtergesellschaften operieren weltweit in vielen Ländern und unterliegen daher zahlreichen unterschiedlichen Rechtsvorschriften und Steuerprüfungen. Etwaige Änderungen der Rechtsvorschriften sowie der Rechtsprechung und unterschiedliche Rechtsauslegungen durch die Finanzverwaltungen – insbesondere auch im Bereich grenzüberschreitender Transaktionen – können mit erheblicher Unsicherheit behaftet sein. Daher ist es möglich, dass sich gebildete Rückstellungen als nicht ausreichend erweisen und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash Flow des Konzerns ergeben können.

Aufgrund von rückwirkenden gesetzlichen Änderungen, künftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassung der Finanzverwaltung ist es auch möglich, dass sich positive Auswirkungen auf das Konzernergebnis und den Cash-Flow des Konzerns ergeben können.

Etwaige Änderungen oder Aufgriffe durch die Finanzbehörden werden durch die Steuerabteilung kontinuierlich überwacht, und bei Bedarf werden Maßnahmen ergriffen. Die Überwachung, Steuerung und Vermeidung von steuerlichen Risiken wird durch ein Tax Compliance Management System (Tax CMS) unterstützt.

Darüber hinaus besteht bei fehlendem oder zu geringem künftigen steuerlichen Einkommen ein bilanzielles Risiko, dass der Steuervorteil aus Verlustvorträgen und steuerlich abzugsfähigen temporären Differenzen nicht oder nicht mehr in vollem Umfang angesetzt werden darf und sich insofern negative Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben können. Umgekehrt besteht eine bilanzielle Chance, dass derzeit nicht im vollen Umfang angesetzte Steuervorteile in künftigen Jahren doch genutzt beziehungsweise angesetzt werden dürfen und sich insofern auch positive Auswirkungen auf das Konzernergebnis ergeben können.

Gesamtbetrachtung Risiko- und Chancensituation

Das Gesamtbild der Risiko- und Chancensituation des Konzerns setzt sich aus den dargestellten Einzelrisiken und -chancen aller Risiko- und Chancenkategorien zusammen.

Neben den beschriebenen Risiken kann es unvorhersehbare Ereignisse geben, die sich negativ auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Mercedes-Benz Group sowie die Reputation des Konzerns auswirken können.

Risiken, die allein oder in Kombination mit anderen Risiken den Fortbestand des Konzerns gefährden könnten, sind weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahresabschlusses erkennbar.

Prognosebericht

Die im Kapitel »Prognosebericht« getroffenen Aussagen basieren auf dem von Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedeten Business Plan der Mercedes-Benz Group. Grundlage dieser Planung sind die von uns gesetzten Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Automobilmärkte. Dabei handelt es sich um Einschätzungen des Unternehmens, die sich auf Analysen verschiedener renommierter Wirtschaftsforschungsinstitute, internationaler Organisationen und Branchenverbände sowie auf interne Marktanalysen unserer Vertriebsgesellschaften stützen. Die dargestellten Einschätzungen für den künftigen Geschäftsverlauf orientieren sich an Zielsetzungen unserer Geschäftsfelder sowie an den Chancen und Risiken, die die erwarteten Marktbedingungen und die Wettbewerbssituation im Planungszeitraum bieten. Vor diesem Hintergrund passen wir unsere Erwartungen für den Geschäftsverlauf jeweils an die aktuellen Prognosen bezüglich der Entwicklung der Automobilmärkte an.

Die Prämissen zu den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen und zur Entwicklung der Automobilmärkte sind mit hoher Unsicherheit verbunden. Die Risiken, die sich unter anderem aus dem weiteren Verlauf der COVID-19-Pandemie oder aus geopolitischen Entwicklungen heraus ergeben, sind im Risiko- und Chancenbericht näher erläutert. Weder in den Prämissen unserer Planung noch in den nachfolgend ausgeführten Prognosen sind Auswirkungen aus dem Russland-Ukraine-Krieg enthalten. Wir beobachten die Entwicklungen sehr aufmerksam. Die Auswirkungen auf unseren Geschäftsverlauf im Jahr 2022 und die damit verbundenen Kennzahlen können zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden. Wir verweisen auf unsere Ausführungen im Risiko- und Chancenbericht.

Weltwirtschaft

Für das Jahr 2022 gehen wir davon aus, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft nach der kräftigen Erholung im Vorjahr insgesamt etwas verlangsamen dürfte. Dabei dürfte die Entwicklung vor allem in den ersten Monaten des Jahres weiter durch die Eindämmungsmaßnahmen im Rahmen der COVID-19-Pandemie und die andauernden Engpässe bei Vorprodukten und Transportkapazitäten geprägt sein. Mit einer weiteren Zunahme der Impfquoten und einer graduellen Normalisierung der globalen Lieferketten sollte das globale Wachstum im Jahresverlauf an Fahrt aufnehmen. Darüber hinaus haben die Privathaushalte in den Industrieländern während der Pandemie außergewöhnlich hohe Ersparnisse angehäuft, deren zumindest teilweise Auflösung die Konsumententwicklung stützen dürfte.

In der Eurozone sollten diese Entwicklungen dafür sorgen, dass sich der private Verbrauch im Jahr 2022 zu einem der Haupttreiber entwickelt. Erwartete Öffnungsschritte sollten dabei vor allem die Erholung des Dienstleistungssektors einleiten. Daneben dürfte der Europäische Aufbauplan die Investitionstätigkeit fördern. Insgesamt erwarten wir ein Wirtschaftswachstum von etwa 4 % zum Vorjahr und damit erneut deutlich über dem Potenzialwachstum.

Auch die US-Wirtschaft sollte in diesem Jahr von der allmählichen Verbesserung der Angebotssituation und einer fortschreitenden Impfquote profitieren und im Gesamtjahr um gut 3,5 % wachsen.

In China erwarten wir nach der Verlangsamung des Wachstums im Jahresverlauf 2021 für das Jahr 2022 eine leichte wirtschaftspolitische Lockerung, die das Wirtschaftsgeschehen im Jahresverlauf unterstützen sollte. Im Ergebnis dürfte das Wachstum mit rund 5 % jedoch spürbar niedriger ausfallen als im Vorjahr.

In Anbetracht dieser Entwicklungen dürfte die Weltwirtschaft im Jahr 2022 mit einem Wachstum von rund 4 % zwar etwas langsamer, aber nach wie vor mit einem im langfristigen Vergleich deutlich überdurchschnittlichen Tempo expandieren.

Automobilmärkte

Unter diesen gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen dürfte der weltweite Pkw-Markt im Jahr 2022 erneut zulegen. Aus heutiger Sicht ist aber davon auszugehen, dass die halbleiterbedingten Angebotsengpässe den Markt weiterhin belasten werden. Auch wenn sich die Situation im Jahresverlauf schrittweise verbessern sollte, rechnen wir in diesem Jahr lediglich mit einem leichten Anstieg des weltweiten Pkw-Marktes.

Für Europa erwarten wir einen leichten Marktzuwachs. Auf dem US-amerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ist von einem Marktvolumen in etwa auf dem Vorjahresniveau auszugehen. Der chinesische Pkw-Markt sollte das Vorjahresniveau leicht übertreffen.

Auch auf den Transportermärkten dürfte sich die Halbleiterverfügbarkeit im Jahresverlauf verbessern. In der Region EU30 (Europäische Union, Vereinigtes Königreich, Schweiz und Norwegen) ist daher für das kombinierte Marktsegment der mittelgroßen und großen Transporter mit leichtem Marktwachstum zu rechnen. Im Segment der kleinen Transporter gehen wir im EU30-Markt ebenfalls von einem leichten Anstieg aus. Ein deutlicher Anstieg ist auf dem US-amerikanischen Markt für große Transporter zu erwarten. In China dürften sich die Verkäufe von mittelgroßen Transportern leicht über dem Vorjahresniveau bewegen.

Ab dem 1. Januar 2022 werden die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans nicht mehr zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst. Als Folge des Transformationsprozesses berichten wir über deren bedeutsamste Leistungsindikatoren separat. Damit erhöhen wir die Transparenz in unserer Berichterstattung. In diesem Zusammenhang verlieren die bisher auf Konzernebene gemachten Angaben zu Absatz, Sachinvestitionen sowie Forschungs- und

Entwicklungsleistungen ihre Bedeutung als Steuerungsgrößen des Konzerns, so dass wir dafür keine Prognosen mehr abgeben.

Absatz

Es besteht zum Zeitpunkt der Berichtsveröffentlichung eine hohe Nachfrage nach unseren Fahrzeugen. Obwohl sich die Vorausschau auf die Halbleiterversorgung verbessert, ist eine genaue Prognose, wann sich die Lieferengpässe auflösen werden, derzeit nicht möglich. Wir werden unsere Produktionsplanung bestmöglich anpassen und dabei insbesondere unsere Top-Modelle und die elektrischen Fahrzeuge priorisieren. In enger Kooperation mit unseren Lieferanten arbeiten wir daran, die Versorgungslage zu verbessern.

Mercedes-Benz Cars erwartet, dass sich der Absatz im Jahr 2022 leicht über dem Niveau des Vorjahres bewegen wird. Diese Prognose basiert auf vorsichtigen Planungsprämissen. Dabei bleiben unsere Top-Modelle der Marken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach sowie die G-Klasse, S-Klasse, EQS und GLS mit einem geplanten Zuwachs um mehr als 10 % wichtige Absatztreiber. Außerdem sollten unsere elektrifizierten Modelle zur positiven Absatzentwicklung beitragen. Im Jahresverlauf 2022 plant Mercedes-Benz, in allen Fahrzeugsegmenten, in denen die Marke vertreten ist, batterieelektrische Fahrzeuge anzubieten.

Mercedes-Benz Vans plant für das Jahr 2022 einen leichten Absatzanstieg gegenüber dem Vorjahr. Unsere Wachstumsschwerpunkte dürften beim Sprinter sowie bei dem Ende 2021 gelaunchten Citan-Nachfolger und der im zweiten Quartal 2022 geplanten Einführung der T-Klasse für private Kunden liegen. Bei unseren elektrisch angetriebenen Vans gehen wir von einem überdurchschnittlichen Wachstum aus, insbesondere getrieben vom eVito Kastenwagen.

Mercedes-Benz Mobility erwartet für das Jahr 2022 ein leicht niedrigeres Neugeschäft und Vertragsvolumen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Neugeschäft des Jahres 2021 bis zum Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts am 9. Dezember 2021 noch das Neugeschäft mit Fahrzeugen von Daimler Trucks & Buses

enthalten war. Dagegen war der zum 31. Dezember 2021 ausgewiesene Stand des Vertragsvolumens nach Vollzug der Abspaltung und Ausgliederung bereits um einen Großteil des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts bereinigt. Der Einfluss der für 2022 noch zu transferierenden Umfänge des Nutzfahrzeuggeschäfts sollte dagegen vergleichsweise gering ausfallen.

Umsatz und Ergebnis

Wir erwarten, dass sich der Umsatz der Mercedes-Benz Group im Jahr 2022 leicht über dem Vorjahresniveau bewegen wird. Dabei beziehen wir uns auf den Vorjahreswert aus fortgeführten Aktivitäten. Wir gehen davon aus, dass der Umsatz sowohl von Mercedes-Benz Cars als auch von Mercedes-Benz Vans leicht steigen wird. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Mobility rechnet dagegen mit einem Umsatz leicht unter Vorjahresniveau, was vor allem darauf zurückzuführen ist, dass der Vorjahresumsatz noch den Anteil des abgespaltenen und ausgegliederten Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts bis zum 9. Dezember 2021 enthielt.

Auf der Grundlage der von uns erwarteten leichten Umsatzsteigerung der fortgeführten Aktivitäten rechnen wir im Jahr 2022 mit einem EBIT aus fortgeführten Aktivitäten für die Mercedes-Benz Group auf Vorjahresniveau. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Vorjahres-EBIT aus fortgeführten Aktivitäten der Beitrag des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts zum EBIT von Mercedes-Benz Mobility enthalten ist. In der Prognose für das Konzern-EBIT im Jahr 2022 ist ein geringer Ergebnisbeitrag der At-equity-Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG enthalten. Dem erwarteten anteiligen Konzernergebnis der Daimler Truck Holding AG stehen Abschreibungen von Vermögenswerten aus der Kaufpreisallokation in ungefähr gleicher Höhe entgegen.

Die einzelnen Geschäftsfelder haben für das Jahr 2022 die folgenden Erwartungen für die bereinigte Rendite:

Mercedes-Benz Cars:
bereinigte Umsatzrendite 11,5 – 13 %

Mercedes-Benz Vans:
bereinigte Umsatzrendite 8 – 10 %

Mercedes-Benz Mobility:
bereinigte Eigenkapitalrendite 16 – 18 %

Bei Mercedes-Benz Cars erwarten wir positive Ergebniseffekte in der bereinigten Umsatzrendite aus dem leicht steigenden Absatzvolumen und einem weiterhin vorteilhaften Produktmix. Aus dem Gebrauchtwagengeschäft erwarten wir weiterhin einen Ergebnisbeitrag auf gutem Niveau, allerdings dürfte sich das Geschäft normalisieren. Wir rechnen mit einer weiter verbesserten Preisdurchsetzung, die allerdings die steigenden Rohmaterialpreise nicht ganz ausgleichen kann.

Die geplante Umsatzrendite von Mercedes-Benz Vans stützt sich auf das erwartete Absatzwachstum.

Mercedes-Benz Mobility rechnet für die bereinigte Eigenkapitalrendite im Jahr 2022 mit einer Normalisierung der Kreditrisikokosten auf das Niveau vor der Pandemie und mit einem geringeren Zinsergebnis. Zusätzlich entfällt der anteilige EBIT-Beitrag durch das abgespaltenen und ausgegliederte Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft.

Free Cash Flow und Cash Conversion Rate

Wir gehen davon aus, dass der Free Cash Flow des Industriegeschäfts im Jahr 2022 leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Ein wesentlicher Grund dafür sind höhere Steuerzahlungen nach der Nutzung steuerlicher Verlustvorträge im Vorjahr. Dabei beziehen wir uns als Vergleichsgröße auf den Free Cash Flow aus fortgeführten Aktivitäten des Industriegeschäfts im Jahr 2021.

Die bereinigte Cash Conversion Rate für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars erwarten wir für das Jahr 2022 in einer Bandbreite von 0,8 bis 1,0 und für das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans in einer Bandbreite von 0,6 bis 0,8.

Dividende

Vorstand und Aufsichtsrat werden der am 29. April 2022 stattfindenden Hauptversammlung vorschlagen, für das Geschäftsjahr 2021 eine Dividende von 5,00 (i. V. 1,35) € pro Aktie auszuschütten. Darin enthalten ist ein Dividendenanteil des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts in Höhe von 0,70 €. Somit sind 4,30 € als künftiger Referenzwert für die Mercedes-Benz Group zu verstehen. Insgesamt entspricht dies einer Gesamtausschüttung von 5,3 (i. V. 1,4) Mrd. €.

Im Sinne einer nachhaltigen Dividendenpolitik orientieren wir uns bei der Bemessung der Dividende grundsätzlich an einer Ausschüttungsquote von 40 % des auf die Mercedes-Benz Group-Aktionäre entfallenden Konzernergebnisses. Zusätzlich berücksichtigen wir bei der Bemessung der Dividende die Höhe des Free Cash Flows aus dem Industriegeschäft. Der Entkonsolidierungsgewinn aus der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts wird im Dividendenvorschlag für das Geschäftsjahr 2021 nicht berücksichtigt.

Investitions- und Forschungstätigkeit

Sachinvestitionen

Die Sachinvestitionen bei Mercedes-Benz Cars sind im Wesentlichen geprägt durch die Produktanläufe der neuen batterieelektrischen Fahrzeuge auf der EVA2-Plattform sowie des neuen GLC. Darüber hinaus treiben wir die Investitionen in alternative Antriebe mit Hochdruck voran. Die Sachinvestitionen von Mercedes-Benz Cars werden im Vorjahresvergleich voraussichtlich leicht steigen. Das Geschäftsfeld Mercedes-Benz Vans erwartet im Jahr 2022 eine deutliche Erhöhung der Sachinvestitionen; im Vorjahr waren die Sachinvestitionen von Mercedes-Benz Vans recht niedrig. Wesentlicher Grund für den Anstieg ist die Transformation zur vollelektrischen Mercedes-Benz Van-Flotte der nächsten Generation, sowie »grüne« Investitionen im Rahmen der Ambition 2039 mit dem Ziel der CO₂-Neutralität. Darüber hinaus treiben wir die Digitalisierung bei Mercedes-Benz Vans voran, um uns weitere profitable Geschäftsmodelle zu erschließen.

Forschung und Entwicklung

Bei Mercedes-Benz Cars fließt ein Großteil der Ausgaben für Forschungs- und Entwicklungsleistungen in die Themen Digitalisierung, automatisiertes Fahren und elektrische Antriebe. Außerdem investieren wir in die Erneuerung des Produktportfolios auf Basis der neuen MMA- und AMG.EA-Plattformen. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen werden im Geschäftsjahr 2022 voraussichtlich leicht steigen. Bei Mercedes-Benz Vans forcieren wir die Erneuerung und Ergänzung des Produktportfolios. Schwerpunktthemen sind Digitalisierung, automatisiertes Fahren und elektrische Antriebe. Auf Basis der recht geringen Ausgaben im Vorjahr erwartet Mercedes-Benz Vans für das Geschäftsjahr 2022 deutlich steigende Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

CO₂-Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte in Europa

Nachdem wir die CO₂-Anforderungen im Jahr 2021 übererfüllten, erwarten wir für das Jahr 2022, dass unser Flottendurchschnitt der Pkw-Neuwagenflotte in Europa (Europäische Union, Norwegen und Island) auf Vorjahresniveau bleibt und wir mit dem Ausbau unserer Flotte an Elektrofahrzeugen die CO₂-Anforderungen in Europa auch im Jahr 2022 erfüllen werden.

Gesamtaussage zur künftigen Entwicklung

Nach der erfolgreichen Neuausrichtung unseres Unternehmens konzentrieren wir uns auf profitables Wachstum im Markt für Luxus-Pkw und Premium-Vans sowie deren Absatzfinanzierung. Es werden weiterhin hohe Vorleistungen für die notwendige Transformation in eine CO₂-neutrale Zukunft erforderlich sein. Unser Ziel ist die Technologieführerschaft im automobilen Luxussegment sowie bei Premium-Vans. Zunächst sehen wir uns weiterhin mit angespannten Lieferketten und Engpässen bei wichtigen Vorprodukten für die Automobilproduktion konfrontiert. Auch die weitere Entwicklung der COVID-19-Pandemie und insbesondere die geopolitischen Entwicklungen bergen erhebliche Unsicherheiten. Um diese Herausforderungen erfolgreich meistern zu können, werden wir unsere Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz und der damit verbundenen Senkung der Fixkosten weiter konsequent verfolgen. Wir bleiben unseren anspruchsvollen Margenzielen verpflichtet.

Vor diesem Hintergrund und gestützt auf die Markenstärke und Innovationskraft unseres Unternehmens blicken wir insgesamt mit Zuversicht auf das Jahr 2022.

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, kriegsähnliche Auseinandersetzungen, Industrieunfälle und deren Folgewirkungen auf unsere Verkaufs-, Einkaufs-, Produktions- oder Finanzierungsaktivitäten, Veränderungen von Wechselkursen, Zoll- und Außenhandelsbestimmungen, eine Veränderung des Konsumverhaltens in Richtung kleinerer und weniger gewinnbringender Fahrzeuge oder ein möglicher Akzeptanzverlust unserer Produkte und Dienstleistungen mit der Folge einer Beeinträchtigung bei der Durchsetzung von Preisen und bei der Auslastung von Produktionskapazitäten, Preiserhöhungen bei Kraftstoffen und Rohstoffen, Unterbrechungen der Produktion aufgrund von Materialengpässen, Belegschaftsstreiks oder Lieferanteninsolvenzen, ein Rückgang der Wiederverkaufspreise von Gebrauchtfahrzeugen, die erfolgreiche Umsetzung von Kostenreduzierungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen, die Geschäftsaussichten der Gesellschaften, an denen wir bedeutende Beteiligungen halten, die erfolgreiche Umsetzung strategischer Kooperationen und Joint Ventures, die Änderungen von Gesetzen, Bestimmungen und behördlichen Richtlinien, insbesondere soweit sie Fahrzeugemissionen, Kraftstoffverbrauch und Sicherheit betreffen, sowie der Abschluss laufender behördlicher oder von Behörden veranlasster Untersuchungen und der Ausgang anhängiger oder drohender künftiger rechtlicher Verfahren und weitere Risiken und Unwägbarkeiten, von denen einige in diesem Geschäftsbericht unter der Überschrift »Risiko- und Chancenbericht« beschrieben sind. Sollte einer dieser Unsicherheitsfaktoren oder eine dieser Unwägbarkeiten eintreten oder sollten sich die den vorausschauenden Aussagen zugrunde liegenden Annahmen als unrichtig erweisen, könnten die tatsächlichen Ergebnisse wesentlich von den in diesen Aussagen genannten oder implizit zum Ausdruck gebrachten Ergebnissen abweichen. Wir haben weder die Absicht noch übernehmen wir eine Verpflichtung, vorausschauende Aussagen laufend zu aktualisieren, da diese ausschließlich auf den Umständen am Tag der Veröffentlichung basieren.

Verweise in diesem Lagebericht

Soweit sich die Verweise in diesem Lagebericht auf Teile des Geschäftsberichts beziehen, die nicht Gegenstand der Abschlussprüfung waren (Bestandteile außerhalb des Jahres- und Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts), oder auf die Homepage der Mercedes-Benz Group oder auf andere Berichte oder Dokumente, waren diese nicht Bestandteil der externen Abschlussprüfung.



CORPORATE GOVERNANCE

CORPORATE GOVERNANCE

158 Bericht des Prüfungsausschusses

162 Erklärung zur Unternehmensführung

162 Entsprechenserklärung zum Deutschen
Corporate Governance Kodex

163 Vergütungsbericht, Vergütungssystem

163 Wesentliche Grundsätze und Praktiken
der Unternehmensführung

166 Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands

168 Zusammensetzung und Arbeitsweise des
Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

172 Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von
Frauen und Männern an Führungspositionen

174 Gesamthafte Anforderungsprofile für die
Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

180 Aktionäre und Hauptversammlung

Bericht des Prüfungsausschusses

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

als Vorsitzender des Prüfungsausschusses freue ich mich, Ihnen nachfolgend die Aufgabe und Tätigkeit dieses Gremiums im Geschäftsjahr 2021 vorzustellen.

Verantwortung

Auf der Grundlage der gesetzlichen Vorschriften, des Deutschen Corporate Governance Kodex und der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse behandelt der Prüfungsausschuss insbesondere Fragen der Rechnungslegung, der Finanzberichterstattung sowie der nichtfinanziellen Berichterstattung. Darüber hinaus befasst er sich mit der Abschlussprüfung und überprüft die Qualität, Qualifikation sowie die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Ferner erörtert er die Wirksamkeit und die Funktionsfähigkeit des Risikomanagementsystems, des internen Kontrollsystems, des internen Revisionssystems sowie des Compliance Management Systems. Nach Bestellung des Abschlussprüfers durch die Hauptversammlung beauftragt der Prüfungsausschuss den Prüfer mit der Abschlussprüfung und mit der prüferischen Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Darüber hinaus legt der Prüfungsausschuss die Prüfungsschwerpunkte fest und trifft die Honorarvereinbarung mit dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss beauftragt den Prüfer zudem mit der freiwilligen Prüfung der Nichtfinanziellen Erklärung als Teil des Lageberichts.

Paritätische Besetzung

Im Geschäftsjahr 2021 waren auf der Seite der Anteilseigner Dr. Clemens Börsig als Vorsitzender und bis zu seinem Ausscheiden aus dem Aufsichtsrat mit Beendigung der außerordentlichen Hauptversammlung am 1. Oktober 2021 Joe Kaeser im Prüfungsausschuss vertreten. Als Nachfolger von Joe Kaeser wurde Olaf Koch in den Prüfungsausschuss gewählt. Alle Genannten sind unabhängig und verfügen über Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und besondere Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf die Abschlussprüfung und in der Anwendung interner Kontrollverfahren. Die Arbeitnehmer wurden im

abgelaufenen Geschäftsjahr durch Michael Brecht als stellvertretenden Ausschussvorsitzenden und durch Ergun Lümali repräsentiert.

Sitzungen und Teilnehmer

Der Prüfungsausschuss tagte im Geschäftsjahr 2021 fünfmal. An allen Sitzungen nahm der Vorsitzende des Aufsichtsrats als ständiger Gast teil. Weitere ständige Teilnehmer waren unter Wahrung der gesetzlichen Anforderungen der Vorstandsvorsitzende, die für Finanzen und Controlling sowie für Integrität und Recht zuständigen Vorstandsmitglieder sowie die Vertreter des Abschlussprüfers. An zwei Sitzungen nahm von Seiten der Mitglieder des Aufsichtsrats des Weiteren Timotheus Höttges teil. Zu einzelnen Tagesordnungspunkten informierten auch die Leiter von Fachabteilungen wie beispielsweise der Bereiche Accounting, Interne Revision, Compliance und der Rechtsabteilung.

Zusätzlich führte der Prüfungsausschussvorsitzende insbesondere zur Vorbereitung von anstehenden Sitzungen regelmäßig Einzelgespräche, unter anderem mit den vorgenannten Vorstandsmitgliedern, dem Abschlussprüfer, dem Leiter Interne Revision, dem Leiter Compliance, dem Leiter Recht sowie bei Bedarf mit den Leitern weiterer Fachabteilungen.

Information an den Aufsichtsrat

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses informierte den Aufsichtsrat in dessen jeweils folgender Sitzung über die Tätigkeit des Ausschusses sowie den Inhalt von Sitzungen und Gesprächen.

Themen im Jahr 2021

In seiner Sitzung am 17. Februar 2021 prüfte und erörterte der Ausschuss eingehend den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung für die Daimler AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2020, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Dabei hat sich der

Prüfungsausschuss insbesondere mit den im jeweiligen Bestätigungsvermerk beschriebenen besonders wichtigen Prüfungssachverhalten (Key Audit Matters) und der jeweiligen Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen beschäftigt. Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss inklusive zusammengefasstem Lagebericht und zum Internal Control System sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer erörtert. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit dem Risikomanagementsystem. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung, die Erklärung zur Unternehmensführung und den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 1,35 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu billigen. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2020.

Darüber hinaus behandelte der Ausschuss in dieser Sitzung den Bericht über die im Geschäftsjahr 2020 an den Abschlussprüfer insgesamt für Prüfungsleistungen und Nichtprüfungsleistungen gezahlten Honorare und legte den Genehmigungsrahmen für die Beauftragung des Abschlussprüfers mit Nichtprüfungsleistungen für den Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis 15. Februar 2022 fest. Hierbei wurde der Ausschuss auch über erwartete Änderungen aufgrund des Finanzmarktintegritätsstärkungsgesetzes – FISG informiert. Der Prüfungsausschuss beschloss zudem die an den Aufsichtsrat beziehungsweise im weiteren Verlauf an die Hauptversammlung gerichtete Empfehlung, die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft als Abschlussprüfer, Konzernabschlussprüfer und Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2021, zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2022 im Zeitraum bis zur ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2022 sowie vorsorglich zum Prüfer von nach dem Umwandlungsgesetz erforderlichen Schlussbilanzen der Gesellschaft zu

bestellen. Dabei wurden die Erörterung der Qualität der Abschlussprüfung und die Ergebnisse der Unabhängigkeitsprüfung berücksichtigt, bei der keine Anhaltspunkte für Befangenheitsgründe oder für eine Gefährdung der Unabhängigkeit festgestellt worden waren. Vorbehaltlich der Wahlentscheidung der Hauptversammlung erörterte der Ausschuss auch den Vorschlag für die mit dem Prüfer für das Geschäftsjahr 2021 zu treffende Honorarvereinbarung. Schließlich befasste sich der Prüfungsausschuss mit dem Jahresprüfplan 2021 der Internen Revision sowie im Rahmen seiner Zuständigkeit mit den Tagesordnungspunkten für die ordentliche Hauptversammlung 2021. Des Weiteren wurde das Gremium über den Stand der Prüfung des Konzernabschlusses 2019 durch die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung informiert.

Im Jahresverlauf 2021 erörterte der Prüfungsausschuss in den quartalsbezogenen Sitzungen mit dem Vorstand und mit dem Abschlussprüfer die Zwischenfinanzberichte und die Ergebnisse der prüferischen Durchsicht vor deren Veröffentlichung. Darüber hinaus nahm der Ausschuss die Berichte der Bereiche Interne Revision, Compliance und der Rechtsabteilung entgegen. Der Vorstand berichtete dem Ausschuss zudem regelmäßig über den aktuellen Stand der wesentlichen rechtlichen Verfahren, einschließlich der kartellrechtlichen und im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen stehenden Verfahren. Außerdem ließ sich der Prüfungsausschuss regelmäßig über mögliche Regelverstöße berichten, die Mitarbeiter und Externe an das unternehmenseigene Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office) meldeten.

Im April 2021 behandelte der Ausschuss den Zwischenfinanzbericht für das erste Quartal 2021. Des Weiteren nahm der Prüfungsausschuss Berichte der Internen Revision, des Bereichs Compliance und der Rechtsabteilung entgegen. Gegenstand der Tagesordnung war ferner die Honorarvereinbarung mit dem Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021. Zudem erörterte der Ausschuss Accounting-Themen betreffend die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts im Rahmen von »Projekt Fokus«.

In seiner Sitzung im Juni 2021 erörterte der Prüfungsausschuss Aspekte des Risikomanagementsystems und befasste sich dabei insbesondere mit dessen

Änderungen und Weiterentwicklungen. Ebenfalls besprochen wurden Methoden, Prozesse und Anpassungen des internen Kontrollsystems. Gegenstand der Sitzung war des Weiteren die Erörterung der Planung der Abschlussprüfung einschließlich der Prüfungsschwerpunkte für das Geschäftsjahr 2021. Darüber hinaus ließ sich der Ausschuss ausführlich zu »Projekt Fokus« informieren. Ferner befasste sich der Prüfungsausschuss eingehend mit aktuellen Themen der Bilanzierung. Hierzu zählten die neuen gesetzlichen Anforderungen durch das FISG, die neuen Angabepflichten zur Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie die bilanziellen Implikationen durch das »Projekt Fokus«. Außerdem diskutierte der Ausschuss in dieser Sitzung die Ergebnisse der intern durchgeführten Qualitätsanalyse der Abschlussprüfung. Abschließend befasste sich das Gremium mit der Liquiditätsrisikosteuerung des Konzerns.

In seiner Sitzung im Juli 2021 befasste sich das Gremium mit den Ergebnissen des zweiten Quartals 2021. Im Rahmen der Risikoberichterstattung erörterte der Prüfungsausschuss neben Absatz- und Beschaffungsrisiken vor allem rechtliche Verfahren. Gegenstand der Sitzung war ferner die Weiterentwicklung des Risikomanagementsystems in Bezug auf den IDW PS 340 n.F. Der Vorstand informierte sodann, dass die Prüfung des Konzernabschlusses 2019 durch die Deutsche Prüfstelle für Rechnungslegung ohne Feststellungen abgeschlossen wurde. Des Weiteren nahm der Ausschuss die quartalsbezogenen Berichte der Bereiche Compliance, Interne Revision und der Rechtsabteilung entgegen. Hierbei wurde er ausführlich über implementierte Maßnahmen zur Umsetzung der Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG), welches im Juni 2021 verabschiedet wurde, informiert. Schließlich diskutierte der Prüfungsausschuss mit dem Vorstand den jährlichen Bericht des Konzernbeauftragten für den Datenschutz.

Im Oktober 2021 behandelte der Ausschuss den Zwischenfinanzbericht für das dritte Quartal 2021. Des Weiteren nahm das Gremium die jährliche Überprüfung der zugelassenen Nichtprüfungsleistungen des Abschlussprüfers vor und beschloss Anpassungen des Katalogs der zugelassenen Nichtprüfungsleistungen. Ferner startete der Prüfungsausschuss den Ausschreibungsprozess zur Auswahl des Konzern- und Jahresabschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2024.

Schließlich nahm der Ausschuss die quartalsbezogenen Berichte des Bereichs Compliance, der Internen Revision und der Rechtsabteilung entgegen.

Jahres- und Konzernabschluss 2021

In seiner Sitzung am 23. Februar 2022 behandelte der Prüfungsausschuss die vorläufigen Kennzahlen des Jahres- und des Konzernabschlusses 2021 sowie den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands. Nach sorgfältiger Prüfung nahm der Ausschuss die präsentierten Zahlen zustimmend zur Kenntnis, stellte fest, dass keine Einwendungen gegen die vorgeschlagene Veröffentlichung bestehen, und empfahl dem im Anschluss tagenden Aufsichtsrat, sich dieser Einschätzung anzuschließen. Die vorläufigen Kennzahlen und der Gewinnverwendungsvorschlag wurden in der Jahrespressekonferenz am 24. Februar 2022 veröffentlicht.

In einer weiteren Sitzung am 10. März 2022 prüfte und erörterte der Ausschuss eingehend den jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers versehenen Jahresabschluss, Konzernabschluss und zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung für die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern für das Geschäftsjahr 2021, den Vergütungsbericht, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den Gewinnverwendungsvorschlag. Die Vertreter des Abschlussprüfers berichteten über die Ergebnisse der Abschlussprüfung und gingen dabei insbesondere auf die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die jeweilige Vorgehensweise bei der Prüfung inklusive der Schlussfolgerungen ein und standen für ergänzende Fragen und Auskünfte zur Verfügung. Die Prüfungsberichte zum Jahres- und Konzernabschluss (einschließlich der besonders wichtigen Prüfungssachverhalte in den Bestätigungsvermerken) und zum Internal Control System sowie wesentliche Vorgänge hinsichtlich der Rechnungslegung wurden gemeinsam mit dem Abschlussprüfer diskutiert. Darüber hinaus befasste sich der Prüfungsausschuss auch mit dem Risikomanagementsystem. Der Prüfungsausschuss empfahl dem Aufsichtsrat nach intensiver Prüfung und Erörterung, die aufgestellten Abschlüsse, den zusammengefassten Lagebericht einschließlich der Nichtfinanziellen Erklärung, den Vergütungsbericht, die Erklärung zur Unternehmensführung sowie den

Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands zur Zahlung einer Dividende von 5,00 € je dividendenberechtigter Stückaktie zu billigen. Der Prüfungsausschuss beschäftigte sich zudem mit der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers inklusive des »Non Audit Fee« Cap für das Geschäftsjahr 2021. Der Prüfungsausschuss verabschiedete ferner den Bericht des Prüfungsausschusses über das Geschäftsjahr 2021.

Selbstbeurteilung

Der Prüfungsausschuss führte auch im Jahr 2021 auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die erneut sehr positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung am 10. März 2022 vorgestellt und diskutiert.

Stuttgart, im März 2022

Der Prüfungsausschuss



Dr. Clemens Börsig
Vorsitzender

Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289 f, 315d HGB

In der Erklärung zur Unternehmensführung berichten Vorstand und Aufsichtsrat über die Corporate Governance des Unternehmens im Geschäftsjahr 2021. Die Ausführungen gelten für die Gesellschaft und den Konzern gleichermaßen, soweit nachfolgend nicht anders dargestellt. Die Erklärung zur Unternehmensführung steht auch im Internet unter group.mercedes-benz.com/euf zur Verfügung. Gemäß § 317 Absatz 2 Satz 6 HGB ist die Prüfung der Angaben durch den Abschlussprüfer nach §§ 289f Absatz 2 und 5, 315d HGB darauf zu beschränken, ob die Angaben gemacht wurden.

Erklärung von Vorstand und Aufsichtsrat der Daimler AG gemäß § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Die Daimler AG entspricht den im amtlichen Teil des Bundesanzeigers am 20. März 2020 bekannt gemachten Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 mit Ausnahme der Empfehlungen C.4 und C.5 (Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten) sowie der Empfehlungen G.8 und G.12 (nachträgliche Änderung von Zielen und Vergleichsparametern variabler Vorstandsvergütungsbestandteile) und hat den Empfehlungen mit den genannten Ausnahmen seit Abgabe der letzten Entsprechenserklärung vom Juli 2021 entsprochen. Die Daimler AG wird den Empfehlungen auch künftig mit den genannten Abweichungen entsprechen.

Höchstzahl von Aufsichtsratsmandaten (C.4 und C.5)

Nach der Empfehlung C.4 soll ein Aufsichtsratsmitglied, das keinem Vorstand einer börsennotierten Gesellschaft angehört, insgesamt nicht mehr als fünf Aufsichtsratsmandate bei konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen wahrnehmen, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt zählt. Nach der Empfehlung C.5 sollen Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften insgesamt nicht mehr als zwei

Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahrnehmen.

Ob die Gesamtzahl der von Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern wahrgenommenen Mandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften und vergleichbaren Funktionen noch angemessen erscheint, ist im Wege der Einzelfallbetrachtung sachgerechter zu bewerten als durch eine starre Obergrenze. Die individuell zu erwartende Arbeitsbelastung durch die Summe der wahrgenommenen Mandate erhöht sich nicht zwingend proportional zu deren Zahl.

Ziele und Vergleichsparameter variabler Bestandteile der Vorstandsvergütung (G.8 und G.12)

Nach der Empfehlung G.8 soll eine nachträgliche Änderung der Zielwerte oder Vergleichsparameter variabler Bestandteile der Vorstandsvergütung ausgeschlossen sein. Gemäß Empfehlung G.12 soll im Falle der Beendigung eines Vorstandsvertrages die Auszahlung noch offener variabler Vergütungsbestandteile, die auf die Zeit bis zur Vertragsbeendigung entfallen, unter anderem nach den ursprünglich vereinbarten Zielen und Vergleichsparametern erfolgen. Am 1. Oktober 2021 hat die außerordentliche Hauptversammlung der

Daimler AG der Abspaltung einer Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG zugestimmt. Die Abspaltung wurde mit Eintragung im Handelsregister der Daimler AG wirksam. Damit ist das Nutzfahrzeuggeschäft aus dem Daimler-Konzern herausgelöst. Die Auswirkungen der Abspaltung eines wesentlichen Unternehmensteils sind in den Zielwerten und Vergleichsparametern für den Jahresbonus (kurz- und mittelfristige variable Vergütungskomponente) und die Performance Phantom Share Pläne (langfristige variable Vergütungskomponente) nicht abgebildet. Deshalb bedürfen die Zielwerte beziehungsweise die Vergleichsparameter für die im Zeitpunkt der Wirksamkeit der Abspaltung noch nicht fälligen Jahresboni und Performance Phantom Share Pläne der Anpassung. Dies gilt auch in Bezug auf ein anlässlich der Abspaltung ausscheidendes Vorstandsmitglied und dessen zum Zeitpunkt seines Ausscheidens noch offenen variablen Vergütungsbestandteile.

Stuttgart, im Dezember 2021

Für den Aufsichtsrat
Dr. Bernd Pischetsrieder
Vorsitzender

Für den Vorstand
Ola Källenius
Vorsitzender

Diese Entsprechenserklärung ist neben den nicht mehr aktuellen Entsprechenserklärungen der vergangenen fünf Jahre auch auf der Internetseite der Gesellschaft unter group.mercedes-benz.com/euf verfügbar.

Vergütungsbericht, Vergütungssystem

Unter group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand ist das geltende Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands gemäß § 87a Abs. 1 und 2 Satz 1 Aktiengesetz zugänglich, das von der Hauptversammlung am 8. Juli 2020 gebilligt wurde. Dort werden auch der Vergütungsbericht 2021 sowie der Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 Aktiengesetz zur Verfügung gestellt. Der von der Hauptversammlung am 31. März 2021 gefasste Beschluss gemäß § 113 Abs. 3 Aktiengesetz über die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats steht unter group.mercedes-benz.com/verguetung-ar zur Verfügung.

Wesentliche Grundsätze und Praktiken der Unternehmensführung

Deutscher Corporate Governance Kodex

Über die gesetzlichen Anforderungen des deutschen Aktien-, Mitbestimmungs- und Kapitalmarktrechts hinaus entsprach und entspricht die Mercedes-Benz Group AG den Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (»Kodex«) mit den in der Entsprechenserklärung genannten und begründeten Ausnahmen.

Den Anregungen des Kodex entsprach und entspricht die Mercedes-Benz Group AG voll umfänglich. Bedingt durch die COVID-19-Pandemie musste allerdings die Teilnahme an Aufsichtsratssitzungen über Telefon- und Videokonferenzen ausgeweitet werden (Kodexanregung D.8).

Grundsätze unseres Handelns

Unser geschäftliches Handeln richten wir an konzernweiten Standards aus, die über die Anforderungen von Gesetz und Deutschem Corporate Governance Kodex hinausgehen. Dauerhaft erfolgreich bleibt nur, wer ethisch und rechtlich verantwortungsvoll handelt – das gilt insbesondere in Zeiten des Umbruchs und Wandels, wie wir sie aktuell erleben. Integrität und Compliance nehmen bei der Mercedes-Benz Group daher einen hohen Stellenwert ein. Um auf diesem Fundament einen langfristigen und nachhaltigen Unternehmenserfolg zu erreichen, ist es unser Ziel, dass unsere Aktivitäten im Einklang mit den Belangen der Umwelt und der

Gesellschaft stehen. Denn wir wollen als einer der weltweit führenden Automobilhersteller auch in Sachen Nachhaltigkeit an der Spitze stehen. Die wichtigsten Grundsätze haben wir in unserer Verhaltensrichtlinie definiert, die allen Beschäftigten der Mercedes-Benz Group AG und des Konzerns Orientierung bietet und sie dabei unterstützt, auch in schwierigen Geschäftssituationen richtige Entscheidungen zu treffen.

Unsere Verhaltensrichtlinie

An der Erstellung unserer in 2019 neu gefassten Verhaltensrichtlinie haben Beschäftigte aus verschiedenen Unternehmensbereichen weltweit mitgewirkt. Unsere Richtlinie legt die zentralen Unternehmensgrundsätze für unser Verhalten im Geschäftsalltag, den Umgang miteinander im Unternehmen, mit Geschäftspartnern und Kunden fest. Zu diesen Unternehmensgrundsätzen gehören neben der Achtung von Recht und Gesetz zum Beispiel auch Fairness, Transparenz, gelebte Vielfalt und Verantwortung. Neben den Unternehmensgrundsätzen enthält unsere Verhaltensrichtlinie unter anderem Regelungen zur Achtung und Wahrung der Menschenrechte sowie zum Umgang mit Interessenkonflikten und untersagt Korruption in jeder Form. Die Richtlinie gilt verbindlich für alle Unternehmen und Beschäftigten der Mercedes-Benz Group weltweit. Sie ist im Internet unter group.mercedes-benz.com/compliance/verhaltensrichtlinie zugänglich.

Zusätzlich haben wir mit der internationalen Arbeitnehmervertretung die »Grundsätze zur sozialen Verantwortung« vereinbart. Sie gelten in der Mercedes-Benz Group AG sowie im gesamten Konzern. Wir bekennen uns darin zu den Prinzipien des UN Global Compact inklusive der dort geregelten, international anerkannten Menschen- und Arbeitnehmerrechte, der Koalitionsfreiheit, zu nachhaltigem Umweltschutz sowie der Ächtung von Kinder- und Zwangsarbeit. Zusätzlich verpflichtet sich Mercedes-Benz, die Chancengleichheit zu wahren und das Prinzip »gleicher Lohn für gleichwertige Arbeit« für Beschäftigte einzuhalten.

Erwartungen an unsere Geschäftspartner

Wir formulieren klare Anforderungen auch an unsere Geschäftspartner, denn integres und regelkonformes Verhalten ist Voraussetzung jeder vertrauensvollen Zusammenarbeit. Deshalb achten wir bei der Auswahl unserer direkten Geschäftspartner darauf, dass sie die

Gesetze einhalten, ethische Grundsätze befolgen und in diesem Sinne auch in die Zulieferkette wirken. Zu unseren Erwartungen an unsere Geschäftspartner siehe auch group.mercedes-benz.com/compliance/ugb.

Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit

Die Mercedes-Benz Group AG hat einen Beirat für Integrität und Nachhaltigkeit eingerichtet, dem unabhängige externe Experten angehören. Der Beirat trifft sich unter der Leitung des zuständigen Vorstandsmitglieds für Integrität und Recht zu drei Sitzungen jährlich. Eine dieser jährlichen Sitzungen dient insbesondere dem Austausch mit anderen Vorstandsmitgliedern und Mitgliedern des Aufsichtsrats. In weiteren themenspezifischen Terminen findet zudem ein regelmäßiger Austausch des Beirats mit Vorstandsmitgliedern, Führungskräften und Mitarbeitern statt. Als Experten in den Bereichen Umwelt- und Sozialpolitik, Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung sowie Menschenrechte und Ethik begleiten die Beiratsmitglieder Mercedes-Benz konstruktiv-kritisch in Fragen der Integrität, Nachhaltigkeit und Unternehmensverantwortung.

Risiko- und Compliance Management im Konzern

Mercedes-Benz verfügt über wirksame interne Kontroll-, Risiko- und Compliance-Management-Systeme, die der Größe und globalen Präsenz des Unternehmens, dem Umfang seiner Geschäftstätigkeit und seiner Risikolage gerecht werden und auf das kontinuierliche und systematische Management unternehmerischer Risiken und Chancen ausgerichtet sind.

Das interne Kontroll- und Risikomanagementsystem ist Bestandteil des gesamten Planungs-, Steuerungs- und Berichterstattungsprozesses. Damit soll sichergestellt werden, dass die Unternehmensleitung wesentliche Risiken frühzeitig erkennt und Maßnahmen zur Gegensteuerung rechtzeitig einleiten kann.

Die Interne Revision kontrolliert die Einhaltung gesetzlicher Rahmenbedingungen und von Unternehmensstandards mit zielgerichteten Prüfungen und initiiert bei Bedarf angemessene Maßnahmen. Weitergehende Informationen zum Risikomanagement finden Sie im Risiko- und Chancenbericht im Geschäftsbericht 2021.

Ziel unseres Compliance Management Systems (CMS) ist es, auf dem Fundament unserer Integritätskultur die Einhaltung von Gesetzen und Richtlinien im Unternehmen und bei seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu fördern, Fehlverhalten vorzubeugen und Compliance-Risiken systematisch zu minimieren. Ausführliche Informationen zum Mercedes-Benz Compliance Management System finden Sie im Kapitel Nichtfinanzielle Erklärung des Geschäftsberichts 2021.

Mindestens einmal jährlich diskutiert der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des Revisionssystems und des Compliance Management Systems. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses berichtet dem Aufsichtsrat spätestens in der nächst folgenden Aufsichtsratssitzung über die Arbeit des Ausschusses. Der Aufsichtsrat behandelt das Risikomanagementsystem auch anlässlich der Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses. Der Aufsichtsratsvorsitzende hält zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats Kontakt mit dem Vorstand, insbesondere mit dem Vorsitzenden des Vorstands, um mit ihm zusätzlich zur Strategie und Geschäftsentwicklung des Konzerns auch Fragen des Risikomanagements und der Compliance zu erörtern. Zudem informiert der Vorstand Prüfungsausschuss und Aufsichtsrat regelmäßig über wesentliche Risiken der Gesellschaft und des Konzerns. Der Aufsichtsratsausschuss für Rechtsangelegenheiten unterstützt den Aufsichtsrat bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben im Hinblick auf die komplexen emissions- und kartellbezogenen Verfahren, mit denen die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochtergesellschaften konfrontiert sind.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Mercedes-Benz erstellt den Konzernabschluss und Zwischenfinanzberichte nach den Grundsätzen der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union anzuwenden sind. Der Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG wird nach den Rechnungslegungsvorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) erstellt. Mercedes-Benz erstellt neben dem Halbjahresfinanzbericht auch Quartalsfinanzberichte. Konzernabschluss und Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG werden von einem Abschlussprüfer geprüft, Zwischenfinanzberichte

der prüferischen Durchsicht unterzogen. Der Konzernabschluss und die Konzernlageberichte sind binnen 90 Tagen, die Zwischenfinanzberichte binnen 45 Tagen nach Ende des jeweiligen Berichtszeitraums über die Homepage der Gesellschaft öffentlich zugänglich.

Gestützt auf die Empfehlung des Prüfungsausschusses unterbreitet der Aufsichtsrat der Hauptversammlung einen Vorschlag für die Bestellung des Abschlussprüfers, des Konzernabschlussprüfers und des Prüfers für die prüferische Durchsicht der Zwischenfinanzberichte. In der ordentlichen Hauptversammlung am 31. März 2021 wurde die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer, zum Konzernabschlussprüfer und zum Prüfer für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2021 und von Zwischenfinanzberichten für das Geschäftsjahr 2022 im Zeitraum bis zur nächsten ordentlichen Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2022 bestellt. Die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft prüft die Jahres- und Konzernabschlüsse der Mercedes-Benz Group AG seit dem Geschäftsjahr 1998; verantwortlicher Abschlussprüfer ist seit dem Geschäftsjahr 2021 Alexander Bock. Ein Auswahl- und Vorschlagsverfahren zur Einhaltung der Pflicht zur Rotation der Prüfungsgesellschaft wird gemäß der EU-Abschlussprüferverordnung erstmalig spätestens für die Bestellung des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2024 erfolgen.

Vor Abgabe seiner Empfehlung für den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung hat der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats eine Erklärung des vorgesehenen Prüfers darüber eingeholt, ob und gegebenenfalls welche geschäftlichen, finanziellen oder persönlichen Beziehungen zwischen dem Prüfer und seinen Organen und Prüfungsleitern einerseits und dem Unternehmen und seinen Organmitgliedern andererseits bestehen, die die Besorgnis der Befangenheit begründen könnten. Die Erklärung erstreckt sich auch darauf, welche anderen Leistungen in welchem Umfang im vorausgegangenen Geschäftsjahr für den Konzern erbracht wurden beziehungsweise für das folgende Jahr vertraglich vereinbart sind.

Der Abschlussprüfer unterrichtet den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses unverzüglich über alle für die Aufgaben des Aufsichtsrats wesentlichen Feststellungen und Vorkommnisse, die dem Prüfer bei Durchführung


der Abschlussprüfung zur Kenntnis gelangen. Ferner informiert der Abschlussprüfer den Prüfungsausschuss und vermerkt im Prüfungsbericht, wenn er bei Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der Entsprechenserklärung von Vorstand und Aufsichtsrat zum Deutschen Corporate Governance Kodex ergeben.

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Vorstands

Der Mercedes-Benz Group AG ist durch das deutsche Aktiengesetz ein duales Führungssystem vorgegeben, das zwischen dem Vorstand als Leitungsorgan und dem Aufsichtsrat als Überwachungsorgan eine strikte personelle und funktionale Trennung vorsieht (Two-tier Board). Der Vorstand leitet das Unternehmen, während der Aufsichtsrat den Vorstand überwacht und berät.

Vorstand

Gemäß Satzung der Mercedes-Benz Group AG besteht der Vorstand aus mindestens zwei Mitgliedern. Die genaue Zahl bestimmt der Aufsichtsrat. Zum 31. Dezember 2021 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern. Für den Frauenanteil im Vorstand hat der Aufsichtsrat im Dezember 2020 nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen eine Zielgröße und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Im August 2021 ist das Zweite Führungspositionen-Gesetz – FüPoG II – in Kraft getreten. Danach muss in paritätisch mitbestimmten börsennotierten Unternehmen mit mehr als drei Vorstandsmitgliedern mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein. Dieses Mindestbeteiligungsgebot ist ab dem 1. August 2022 bei der Bestellung einzelner oder mehrerer Vorstandsmitglieder einzuhalten. Die Einzelheiten zur Beteiligung von Frauen sind in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthafes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept einschließlich einer Altersgrenze verabschiedet. Dessen Einzelheiten sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst.

Informationen über Aufgabenbereiche sowie Lebensläufe der Vorstandsmitglieder sind auf der Internetseite der Mercedes-Benz Group AG unter  group.mercedes-benz.com/vorstand verfügbar.

Der Vorstand leitet die Mercedes-Benz Group AG und den Konzern unter Berücksichtigung der Belange der Aktionäre, der Arbeitnehmer und der übrigen Stakeholder mit dem Ziel nachhaltiger Wertschöpfung. Mit Zustimmung des Aufsichtsrats bestimmt er die

strategische Ausrichtung des Unternehmens, legt die Unternehmensziele fest und beschließt die Unternehmensplanung.

Unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstands führen die einzelnen Vorstandsmitglieder ihre Ressorts im Rahmen der vom Gesamtvorstand beschlossenen Vorgaben in eigener Verantwortung. Bestimmte, vom Gesamtvorstand definierte Angelegenheiten werden gleichwohl im Gesamtvorstand behandelt und bedürfen seiner Zustimmung. Die Arbeit im Vorstand koordiniert der Vorstandsvorsitzende.

Der Vorstand stellt die Zwischenfinanzberichte des Unternehmens, den Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns einschließlich der nichtfinanziellen Erklärung auf. Gemeinsam mit dem Aufsichtsrat gibt er jährlich die Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex ab. Der Vorstand sorgt für die Einhaltung von Rechtsvorschriften, behördlichen Regelungen und internen Richtlinien in der Gesellschaft und wirkt darauf hin, dass sie auch von den Konzernunternehmen beachtet werden (Compliance). Er hat ein angemessenes, an der Risikolage des Unternehmens ausgerichtetes Compliance Management System etabliert, dessen Grundzüge im Kapitel Nichtfinanzielle Erklärung des Geschäftsberichts 2021 dargestellt sind. Dazu zählt unter anderem das Hinweisgebersystem BPO (Business Practices Office), das weltweit Mitarbeitern und externen Hinweisgebern die Möglichkeit eröffnet, Regelverstöße zu melden.

Die Einrichtung und Überwachung eines dem Umfang der Geschäftstätigkeit und der Risikolage des Unternehmens angemessenen und wirksamen Internen Kontroll- und Risikomanagementsystems gehört ebenfalls zu den Aufgaben des Vorstands

Für bestimmte, vom Aufsichtsrat definierte Arten von Geschäften bedarf der Vorstand der vorherigen Zustimmung des Aufsichtsrats. In regelmäßigen Abständen berichtet der Vorstand dem Aufsichtsrat über die Strategie der Geschäftsfelder, die Unternehmensplanung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das Interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und

Compliance-Fragen. Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands näher festgelegt.

Ausschüsse des Vorstands bestanden im Berichtszeitraum nicht.

Der Vorstand hat sich eine auf der Internetseite der Gesellschaft unter group.mercedes-benz.com/corpgov/de verfügbare Geschäftsordnung gegeben, die unter anderem das bei Beschlussfassungen zu beachtende Verfahren regelt und Bestimmungen enthält, die Interessenkonflikte vermeiden sollen.

Vielfalt & Chancengleichheit

Bereits seit 2005 ist das Diversity Management Teil der Unternehmensstrategie. Wir setzen auf die Vielfalt und Unterschiedlichkeit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, weil sie für uns die Grundlage eines leistungsfähigen und erfolgreichen Unternehmens bilden. Unsere Aktivitäten haben zum Ziel, die richtigen Menschen zur Bewältigung unserer Herausforderungen zusammenzubringen, eine Arbeitskultur zu schaffen, welche die Leistungsfähigkeit, Motivation und Zufriedenheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Führungskräfte fördert, und zur Erschließung neuer Zielgruppen für unsere Produkte und Services beizutragen. Durch entsprechende Rahmenbedingungen sowie spezifische Maßnahmen – von Trainingsformaten für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Führungskräfte über Workshops, Konferenzen und Richtlinien bis zu zielgruppenspezifischen Sensibilisierungs- und Kommunikationsmaßnahmen – trägt das Diversity & Inclusion Management somit maßgeblich zur Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur bei.

Die gezielte Förderung von Frauen war bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen ein zentraler Handlungsschwerpunkt im Diversity Management. In Erfüllung der gesetzlichen Vorgaben hat der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG für den Frauenanteil auf den beiden Managementebenen der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands Zielgrößen und eine Frist für deren Erreichung bestimmt. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt. Unabhängig von gesetzlichen Vorgaben hatte sich das

Unternehmen bereits 2006 selbst zum Ziel gesetzt, den Anteil von Frauen an leitenden Führungspositionen im Konzern bis 2020 auf 20 % zu steigern. Dieses Ziel haben wir erreicht. Seit 2021 wollen wir den Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen weltweit jährlich um einen Prozentpunkt weiter steigern. Auch dies ist für 2021 gelungen. Der Anteil von Frauen in leitenden Führungspositionen bei der Mercedes-Benz Group weltweit lag zum 31.12.2021 bei 22,5% (Headcounts, voll-konsolidierte Gesellschaften). Diese Daten umfassen nur die Mercedes-Benz Group. Sie sind aufgrund der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als eigenständiges Unternehmen im Dezember 2021 nicht vergleichbar mit den Vorjahren.

Zusammensetzung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG besteht nach dem deutschen Mitbestimmungsgesetz aus 20 Mitgliedern. Sie werden jeweils zur Hälfte von den Aktionären in der Hauptversammlung und von den Arbeitnehmern der deutschen Betriebe des Konzerns gewählt. Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind gesetzlich gleichermaßen dem Unternehmensinteresse verpflichtet.

Lebensläufe der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder und ihre sonstigen Mandate sind im Internet unter [group.mercedes-benz.com/aufsichtsrat](https://www.mercedes-benz.com/aufsichtsrat) verfügbar.

Der Aufsichtsrat ist so zusammengesetzt, dass seine Mitglieder in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sind, in dem die Gesellschaft tätig ist, und über die Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen, die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlich sind. Nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen muss sich der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG zu mindestens 30 % aus Frauen und zu mindestens 30 % aus Männern zusammensetzen. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt.


Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat für seine eigene Zusammensetzung ein gesamthafes Anforderungsprofil erarbeitet, das ein Kompetenzprofil und ein Diversitätskonzept für das Gesamtgremium einschließlich einer Altersgrenze beinhaltet. Die Einzelheiten des gesamthaften Anforderungsprofils sind ebenfalls in einem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst. Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, streben die Ausfüllung des gesamthaften Anforderungsprofils für den Gesamtaufichtsrat an.

Die für ihre Aufgaben erforderlichen Aus- und Fortbildungsmaßnahmen wie zum Beispiel zu Fragen der Corporate Governance, zu Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen und zu neuen Produkten und zukunftsweisenden Technologien nehmen die Mitglieder des Aufsichtsrats eigenverantwortlich wahr und werden dabei von der Gesellschaft unterstützt. Neue Mitglieder des Aufsichtsrats haben in einem Onboarding Programm Gelegenheit, die Mitglieder des Vorstands und weitere Führungskräfte zu einem bilateralen Austausch über aktuelle Themen der jeweiligen Vorstandsbereiche zu treffen und sich so einen Überblick über die relevanten Themen des Unternehmens zu verschaffen.


Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Führung der Geschäfte. In regelmäßigen Abständen lässt er sich vom Vorstand über die Strategie der Geschäftsfelder, die Unternehmensplanung, die Umsatzentwicklung, die Rentabilität, die Geschäftsentwicklung und die Lage des Unternehmens sowie über das interne Kontrollsystem, das Risikomanagementsystem und Compliance-Fragen berichten. Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung hat sich der Aufsichtsrat Zustimmungsrechte vorbehalten. Ferner hat er die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, dem Prüfungsausschuss und – zwischen den Sitzungen des Aufsichtsrats – gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden näher festgelegt.


Zu den Aufgaben des Aufsichtsrats gehört es, die Mitglieder des Vorstands zu bestellen und gegebenenfalls abzurufen. Erstbestellungen erfolgten in der Vergangenheit in der Regel und erfolgen seit 2021 stets längstens für drei Jahre.

Im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands beachtet der Aufsichtsrat die gesetzlichen Vorgaben für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern. Die Einzelheiten hierzu sind in einem eigenen Abschnitt in dieser Erklärung zur Unternehmensführung dargestellt. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Hinblick auf die Zusammensetzung des Vorstands ein in ein gesamthafes Anforderungsprofil eingebettetes Diversitätskonzept verabschiedet. Dessen Einzelheiten sind ebenfalls in eigenem eigenen Abschnitt dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst.

Der Aufsichtsrat legt das System der Vorstandsvergütung fest, überprüft es regelmäßig und bestimmt auf seiner Grundlage die individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. 2020 hat die Hauptversammlung das Vergütungssystem des Vorstands mit einer Mehrheit von 95,33 % gebilligt. Das Vergütungssystem des Vorstands steht unter  group.mercedes-benz.com/verguetung-vorstand zur Verfügung. Dort wird auch der der Hauptversammlung 2022 zu Billigung vorzulegende Vergütungsbericht 2021 nebst Vermerk des Abschlussprüfers gemäß § 162 Aktiengesetz bereitgestellt.

Der Aufsichtsrat prüft den Jahresabschluss, den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns sowie den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns. Nach Erörterung mit dem Abschlussprüfer und unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und der Prüfungsergebnisse des Prüfungsausschusses erklärt der Aufsichtsrat, ob nach dem abschließenden Ergebnis seiner eigenen Prüfung Einwendungen zu erheben sind. Ist dies nicht der Fall, billigt der Aufsichtsrat die Abschlüsse und den zusammengefassten Lagebericht; mit der Billigung des Aufsichtsrats ist der Jahresabschluss festgestellt. Der Aufsichtsrat berichtet der Hauptversammlung über die Ergebnisse seiner eigenen Prüfung sowie über Art und Umfang der Überwachung des Vorstands während des zurückliegenden Geschäftsjahres. Der Bericht des Aufsichtsrats zum

Geschäftsjahr 2021 steht im Geschäftsbericht und unter  group.mercedes-benz.com/aufsichtsrat zur Verfügung.

Der Aufsichtsrat hat sich eine Geschäftsordnung gegeben, die neben seinen Aufgaben und Zuständigkeiten insbesondere die Einberufung und Vorbereitung seiner Sitzungen sowie das Prozedere der Beschlussfassung regelt und Bestimmungen enthält, die Interessenkonflikte vermeiden sollen. Die Geschäftsordnung des Aufsichtsrats ist im Internet unter  group.mercedes-benz.com/corpgov/de verfügbar.

Für die Sitzungen des Aufsichtsrats im Berichtszeitraum wurden erneut regelmäßig Executive Sessions anberaumt, um Themen auch in Abwesenheit des Vorstands besprechen zu können. Nach dem am 1. Juli 2021 in Kraft getretenen Gesetz zur Stärkung der Finanzmarktintegrität nimmt der Vorstand insoweit nicht an Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse teil, als der Abschlussprüfer als Sachverständiger zugezogen wird, es sei denn, der Aufsichtsrat oder der Ausschuss erachtet seine Teilnahme für erforderlich. Die Aufsichtsratsmitglieder können an den Sitzungen auch per Telefon- oder Videokonferenz teilnehmen. Angesichts der Covid-19-Pandemie musste im Geschäftsjahr 2021 erneut verstärkt von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht werden, wiewohl diese Art der Teilnahme ansonsten die Ausnahme bildet.

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig, wie wirksam der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Die Ergebnisse der letzten extern moderierten Selbstbeurteilung im Geschäftsjahr 2020 mit denen sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 17. Februar 2021 befasste, bestätigen erneut eine professionelle, sehr gute und von einem hohen Maß an Vertrauen geprägte Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand. Grundsätzlicher Änderungsbedarf hat sich nicht gezeigt. Unabhängig von der Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats führte der Prüfungsausschuss auch im Jahr 2021 auf Grundlage eines umfangreichen unternehmensspezifischen Fragebogens ebenfalls wieder eine Selbstevaluierung seiner Tätigkeit durch. Die erneut sehr positiven Ergebnisse dieser Selbstbeurteilung wurden in der Sitzung des Prüfungsausschusses am 10. März 2022 vorgestellt und diskutiert.

Zum 31. Dezember 2021 bestehen neben dem kraft Gesetzes einzurichtenden Vermittlungsausschuss vier weitere Ausschüsse des Aufsichtsrats, die im Namen und in Vertretung des Gesamtaufsichtsrats die ihnen übertragenen Aufgaben erfüllen, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Über die Arbeit der Ausschüsse berichten die jeweiligen Ausschussvorsitzenden dem Aufsichtsratsplenum spätestens in der nächsten Aufsichtsratsitzung, die auf die Ausschusssitzung folgt. Der Aufsichtsrat hat für alle seine Ausschüsse eigene Geschäftsordnungen erlassen. Diese stehen im Internet unter group.mercedes-benz.com/corpgov/de zur Verfügung. Informationen über die Besetzung der Ausschüsse sind unter group.mercedes-benz.com/ar-ausschuesse abrufbar.

Präsidialausschuss

Der Präsidialausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, dem stellvertretenden Aufsichtsratsvorsitzenden sowie zwei weiteren, vom Aufsichtsrat gewählten Mitgliedern. Zum 31. Dezember 2021 besteht der Präsidialausschuss aus Dr. Bernd Pischetsrieder (Vorsitzender), Michael Brecht (stellvertretender Vorsitzender), Ben van Beurden und Roman Zitzelsberger.

Der Präsidialausschuss gibt dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Bestellung von Vorstandsmitgliedern und berücksichtigt dabei das vom Aufsichtsrat definierte gesamthafte Anforderungsprofil mit dem Diversitätskonzept einschließlich der Vorgaben für den Anteil von Frauen im Vorstand. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Vorschläge zur Gestaltung des Vergütungssystems für den Vorstand und für die angemessene individuelle Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder. Der Präsidialausschuss ist für die vertraglichen Angelegenheiten der Vorstandsmitglieder verantwortlich, entscheidet über die Erteilung der Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern und legt dem Aufsichtsrat einmal jährlich eine Gesamtliste der Nebentätigkeiten jedes Vorstandsmitglieds zur Genehmigung vor.

Darüber hinaus berät und entscheidet der Präsidialausschuss über Fragen der Corporate Governance, zu der er auch Empfehlungen an den Aufsichtsrat gibt. Er unterstützt und berät den Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie dessen Stellvertreter und bereitet im Rahmen seiner Zuständigkeit die Sitzungen des Aufsichtsrats vor.

Nominierungsausschuss

Der Nominierungsausschuss besteht aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern, die von den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Zum 31. Dezember 2021 sind dies Dr. Bernd Pischetsrieder (Vorsitzender des Nominierungsausschusses), Sari Baldauf und Ben van Beurden. Der Nominierungsausschuss ist der einzige Ausschuss des Aufsichtsrats, der ausschließlich mit Vertretern der Anteilseigner besetzt ist. Er unterbreitet dem Aufsichtsrat Empfehlungen für die Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseignerseite. Dabei berücksichtigt er die gesetzlichen Anforderungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen und strebt die Ausfüllung des gesamthafte/n Anforderungsprofils für den Gesamtaufsichtsrat an.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss besteht aus vier Mitgliedern, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Zum 31. Dezember 2021 sind dies die Anteilseignervertreter Dr. Clemens Börsig (Vorsitzender des Prüfungsausschusses) und Olaf Koch sowie die Arbeitnehmervertreter Michael Brecht (stellvertretender Vorsitzender) und Ergun Lümali.

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses sind in Ihrer Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, bestens vertraut. Dr. Clemens Börsig verfügt über besonderen Sachverstand auf dem Gebiet der Rechnungslegung und über spezifische Kenntnisse und Erfahrungen in Bezug auf Abschlussprüfung und interne Kontrollverfahren. Das gilt gleichermaßen für Olaf Koch.

Sowohl der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Dr. Clemens Börsig, als auch der weitere Anteilseignervertreter im Prüfungsausschuss Olaf Koch sind unabhängig. Weitergehende Informationen zur Unabhängigkeit sind im Abschnitt zum gesamthafte Anforderungsprofil für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats in dieser Erklärung zur Unternehmensführung zusammengefasst.

Der Prüfungsausschuss befasst sich mit der Überwachung der Rechnungslegung und des Rechnungslegungsprozesses und mit der Abschlussprüfung, hier insbesondere der Auswahl und Unabhängigkeit des

Abschlussprüfers und der Qualität der Abschlussprüfung. Er diskutiert mindestens einmal jährlich mit dem Vorstand die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems, des Revisionssystems und des Compliance Management Systems. Über die Arbeit der Internen Revision und der Compliance-Organisation lässt er sich regelmäßig berichten. Nach dem am 1. Juli 2021 in Kraft getretenen Gesetz zur Stärkung der Finanzmarktintegrität kann darüber hinaus jedes Mitglied des Prüfungsausschusses über den Ausschussvorsitzenden unmittelbar bei den Leitern derjenigen Zentralbereiche der Gesellschaft, die in der Gesellschaft für die Aufgaben zuständig sind, die den Prüfungsausschuss nach seiner Geschäftsordnung betreffen, Auskünfte einholen. Der Ausschussvorsitzende hat die eingeholte Auskunft allen Mitgliedern des Prüfungsausschusses mitzuteilen. Werden solche Auskünfte eingeholt, ist der Vorstand hierüber unverzüglich zu unterrichten.

Mindestens vierteljährlich nimmt der Prüfungsausschuss den Bericht des Hinweisgebersystems BPO (Business Practices Office) über Beschwerden und Informationen zu etwaigen Regelverstößen oberster Führungskräfte und Verstößen sonstiger Mitarbeiter gegen einen definierten Katalog von Rechtsvorschriften entgegen. Er lässt sich regelmäßig über die Behandlung dieser Beschwerden und Hinweise informieren.

Die Zwischenfinanzberichte erörtert der Prüfungsausschuss vor deren Veröffentlichung mit dem Vorstand. Auf der Grundlage des Berichts des Abschlussprüfers prüft der Prüfungsausschuss den Jahres- und Konzernabschluss sowie den Lagebericht der Gesellschaft und des Konzerns und erörtert diese gemeinsam mit dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss unterbreitet dem Aufsichtsrat seine Empfehlungen zur Feststellung des Jahresabschlusses der Mercedes-Benz Group AG, zur Billigung des Konzernabschlusses und zum Gewinnverwendungsvorschlag. Der Ausschuss gibt ferner Empfehlungen für den Vorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers, beurteilt dessen Eignung, Qualifikation und Unabhängigkeit und erteilt ihm nach Bestellung durch die Hauptversammlung den Auftrag für die Konzern- und Jahresabschlussprüfung sowie für die prüferische Durchsicht von Zwischenfinanzberichten. Dabei vereinbart er das Honorar und legt die Prüfungsschwerpunkte fest. Der Abschlussprüfer berichtet dem

Prüfungsausschuss über alle als kritisch angesehenen Vorgänge bei der Rechnungslegung und über eventuelle, im Rahmen der Prüfung festgestellte wesentliche Schwächen des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems bezogen auf den Rechnungslegungsprozess.

Schließlich billigt der Prüfungsausschuss vorab zulässige Leistungen, die der Abschlussprüfer oder mit ihm verbundene Unternehmen für die Mercedes-Benz Group AG oder deren Konzernunternehmen erbringen und die nicht in direktem Zusammenhang mit der Prüfung des Abschlusses stehen.

Geschäfte zwischen der Gesellschaft und der Gesellschaft nahestehenden Personen im Sinne von § 111 b Aktiengesetz bedürfen der vorherigen Zustimmung des Prüfungsausschusses, soweit nicht nach Gesetz oder Bestimmung des Aufsichtsrats ein Zustimmungsvorbehalt des Gesamtaufsichtsrats oder eines anderen Ausschusses begründet ist.

Ausschuss für Rechtsangelegenheiten

Der Ausschuss setzt sich aus sechs Mitgliedern zusammen, die vom Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt werden. Mitglieder des Ausschusses sind zum 31. Dezember 2021 die Anteilseignervertreter Dr. Clemens Börsig (Vorsitzender), Olaf Koch und Liz Centoni sowie die Arbeitnehmervertreter Michael Brecht, Michael Häberle und Ergun Lümalı. Der Ausschuss koordiniert die Wahrnehmung der Rechte und Pflichten des Aufsichtsrats im Hinblick auf die laufenden emissions- und kartellbezogenen Verfahren gegen die Gesellschaft und Konzerngesellschaften. Er bereitet diesbezügliche Beschlussfassungen des Aufsichtsrats vor und spricht entsprechende Empfehlung aus. Im Rahmen der 2020 erzielten Grundsatzvereinigung mit verschiedenen US-Behörden zur Beendigung zivil- und umweltrechtlicher Verfahren im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge wurden dem Ausschuss weitere Aufgaben und Entscheidungskompetenzen im Hinblick auf die Erledigung der in der Grundsatzvereinigung übernommenen Verpflichtungen übertragen. Zu diesen weiteren Aufgaben zählt unter anderem die Steuerung und Überwachung des im Rahmen der Grundsatzvereinigung eingerichteten Post Settlement Audit Teams.

Vermittlungsausschuss

Der Vermittlungsausschuss besteht kraft Gesetzes aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden Dr. Bernd Pischetsrieder, seinem Stellvertreter Michael Brecht sowie je einem Mitglied, das jeweils von den Arbeitnehmer beziehungsweise Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat mit der Mehrheit der abgegebenen Stimmen gewählt wird. Zum 31. Dezember 2021 sind dies Ben van Beurden für die Anteilseigner- und Roman Zitzelsberger für die Arbeitnehmerseite. Der Ausschuss ist ausschließlich zu dem Zweck gebildet, die in § 31 Absatz 3 Mitbestimmungsgesetz genannte Aufgabe wahrzunehmen. Wie in den Vorjahren hatte der Vermittlungsausschuss auch im Geschäftsjahr 2021 keinen Anlass, tätig zu werden.

Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Fassung des Zweiten Führungspositionen-Gesetzes

Die Anforderungen des Gesetzes für die Gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen sind auf Gesellschaftsebene zu erfüllen. Nachfolgende Angaben beziehen sich mithin auf den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG, zwei Management-Ebenen der Mercedes-Benz Group AG unterhalb ihres Vorstands sowie den Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG.

Mit Beschluss vom 3. Dezember 2020 hat der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von 25 % bis zum 31. Dezember 2025 bestimmt. Im August 2021 ist das Zweite Führungspositionen-Gesetz – FüPoG II – in Kraft getreten. Danach muss in paritätisch mitbestimmten börsennotierten Unternehmen mit mehr als drei Vorstandsmitgliedern mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein. Dieses Mindestbeteiligungsgebot ist ab dem 1. August 2022 bei der Bestellung einzelner oder mehrerer Vorstandsmitglieder einzuhalten. Zum 31. Dezember 2021 sind in dem aus insgesamt acht Mitgliedern bestehenden Vorstand der Mercedes-Benz Group AG mit Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen und Britta Seeger drei Frauen vertreten, woraus sich ein Frauenanteil von 37,5 % errechnet.

Bei einem Frauenanteil von 11,8 % auf der ersten (2 Frauen von insgesamt 17 Führungskräften) und 22,5 % (16 Frauen von insgesamt 71 Führungskräften) auf der zweiten Managementebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands im Zeitpunkt der Beschlussfassung hat der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG mit Beschluss vom 25. November 2020 eine Zielgröße für den Frauenanteil von 20 % für die erste und 25 % für die zweite Ebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands bis zum 31. Dezember 2025 bestimmt. Zum 31. Dezember 2021 besteht die erste Managementebene der Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands aus 14 Führungskräften, davon eine Frau, entsprechend einem prozentualen Frauenanteil von 7,1 % und auf der zweiten Managementebene der

Mercedes-Benz Group AG unterhalb des Vorstands sind zum 31. Dezember 2021 14 von insgesamt 56 Führungskräften Frauen, entsprechend 25%.

Die Veränderung der Gesamtzahl der Führungskräfte der jeweiligen Managementebene der Mercedes-Benz Group AG zwischen dem 25. November 2020 und dem 31. Dezember 2021 beruht im Wesentlichen auf der zwischenzeitlichen Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts und damit verbundenen Wechseln zur Daimler Truck AG. Da auch eine Frau der Managementebene 1 diesen Wechsel vollzogen hat, ist der Frauenanteil auf dieser Ebene bei der Mercedes-Benz Group AG wegen kleiner Grundgesamtheit zum 31. Dezember 2021 relativ stark gesunken.

Ausgehend von der Annahme von insgesamt 14 Führungskräften der Managementebene 1 der Mercedes-Benz Group AG zum 31. Dezember 2025 ergibt sich für diese Ebene bei der gesetzten Zielquote von 20% eine Zielgröße von 3 Frauen. Ausgehend von der Annahme von insgesamt 56 Führungskräften der Managementebene 2 der Mercedes-Benz Group AG zum 31. Dezember 2025 ermittelt sich für diese Ebene bei der gesetzten Zielquote von 25% eine Zielgröße von 14 Frauen.

Paritätisch mitbestimmte Aufsichtsräte börsennotierter Unternehmen müssen sich zu mindestens 30% aus Frauen und zu mindestens 30% aus Männern zusammensetzen. Die Quote ist vom Aufsichtsrat insgesamt zu erfüllen. Widerspricht die Seite der Anteilseigner- oder Arbeitnehmervertreter vor der Wahl der Gesamterfüllung gegenüber dem Aufsichtsratsvorsitzenden, so ist der Mindestanteil für diese Wahl von der Seite der Anteilseigner und der Seite der Arbeitnehmer getrennt zu erfüllen.

Im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG sind auf Anteilseignerseite mit Sari Baldauf, Liz Centoni und Professor Dr. Helene Svahn zum 31. Dezember 2021 30% Frauen und 70% Männer vertreten. Auf Arbeitnehmerseite sind es zu diesem Zeitpunkt mit Nadine Boguslawski, Monika Tielsch und Elke Tönjes-Werner ebenfalls 30% Frauen und 70% Männer. Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 23.02.2022 mit dem konkreten Wahlvorschlag Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung 2022 befasst und auf Empfehlung des Nominierungsausschusses beschlossen, der Hauptversammlung 2022 vorzuschlagen, erstmals Dame Veronica Anne (»Polly«) Courtice und Marco Gobbetti in den Aufsichtsrat zu wählen. Im Falle der Wahl der vorgeschlagenen Kandidaten bleibt die gesetzliche Frauenquote sowohl auf Anteilseignerseite als auch für den Gesamtaufsichtsrat erfüllt.

Außer der Mercedes-Benz Group AG selbst unterliegen weitere Konzerngesellschaften der Mitbestimmung und haben eigene Zielgrößen für den Frauenanteil in den jeweiligen Aufsichtsräten, Geschäftsleitungsorganen und auf den jeweiligen beiden Ebenen unterhalb des Geschäftsleitungsorgans sowie eine Frist für deren Erreichung festgelegt und entsprechend den gesetzlichen Vorgaben veröffentlicht.

Gesamthafte Anforderungsprofile für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die Mercedes-Benz Group AG verfolgt im Hinblick auf die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat Diversitätskonzepte in Bezug auf Aspekte wie beispielsweise Alter, Geschlecht, Bildungs- und Berufshintergrund. Diese Diversitätskonzepte hat der Aufsichtsrat mit den gesetzlichen Anforderungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen und weiteren Anforderungen an die Kompetenzen der Organmitglieder in den nachstehend beschriebenen gesamthafte Anforderungsprofilen für Vorstand und Aufsichtsrat zusammengeführt. Die Anforderungsprofile werden jährlich überprüft und dienen auch als Basis für eine langfristige Nachfolgeplanung.

Vorstand

Ziel des Anforderungsprofils für den Vorstand ist es, eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung eines führungsstarken Vorstands sicherzustellen. Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen verfügen und zugleich aufgrund unterschiedlicher persönlicher Prägungen und Erfahrungen seiner Mitglieder die gewünschte Managementphilosophie verkörpern. Maßgeblich für die Entscheidung über die Besetzung einer konkreten Vorstandsposition ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Vorstand umfasste im Berichtszeitraum insbesondere die nachfolgenden Aspekte:

- Die Mitglieder des Vorstands sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen, wobei möglichst mindestens zwei Mitglieder einen technischen Hintergrund haben sollen. Mit Markus Schäfer und Dr. Jörg Burzer gehören dem Vorstand zum 31. Dezember 2021 zwei Diplomingenieure an. Ola Källenius hat seit Übernahme des Ressorts »Konzernforschung & Mercedes-Benz Cars Entwicklung« zum 1. Januar 2017 seine technische Expertise nachhaltig unter Beweis gestellt.
- Der Aufsichtsrat hat am 3. Dezember 2020 eine Zielgröße für den Frauenanteil im Vorstand von 25 % bis 31. Dezember 2025 festgelegt. Im August 2021 ist das Zweite Führungspositionen-Gesetz – FÜPoG II – in Kraft getreten. Danach muss in paritätisch mitbestimmten börsennotierten Unternehmen mit mehr als drei Vorstandsmitgliedern mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein. Dieses Mindestbeteiligungsgebot ist ab dem 1. August 2022 bei der Bestellung einzelner oder mehrerer Vorstandsmitglieder einzuhalten. Zum 31. Dezember 2021 sind in dem aus insgesamt acht Mitgliedern bestehenden Vorstand der Gesellschaft mit Renata Jungo Brüngger, Sabine Kohleisen und Britta Seeger drei Frauen vertreten, woraus sich ein Frauenanteil von 37,5% errechnet.
- Für die altersbedingt letztmögliche Bestellung bzw. Wiederbestellung eines Vorstandsmitglieds dient in der Regel das 62. Lebensjahr als Orientierung, das im Zeitpunkt des Beginns einer (neuen) Amtszeit noch nicht vollendet sein soll. Bei Festlegung dieser Altersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst für eine flexible Orientierungsgröße entschieden, um den notwendigen Spielraum für angemessene Einzelfallentscheidungen zu wahren. Diese Regelaltersgrenze wird zum 31. Dezember 2021 von allen acht Vorstandsmitgliedern unterschritten.
- Ergänzend soll auf einen hinreichenden Generationen-Mix unter den Vorstandsmitgliedern geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens drei Mitglieder des Vorstands zu Beginn des jeweiligen Bestellungszeitraums 57 Jahre alt oder jünger sein sollen. Das trifft mit Ausnahme von Sabine Kohleisen und Hubertus Troska auf alle zum 31. Dezember 2021 amtierenden Vorstandsmitglieder zu.
- Bei der Zusammensetzung des Vorstands soll auch auf Internationalität im Sinne von unterschiedlichen kulturellen Hintergründen oder internationalen Erfahrungen durch mehrjährige Auslandsaufenthalte geachtet werden, wobei nach Möglichkeit mindestens ein Mitglied des Vorstands internationaler Herkunft sein soll. Ungeachtet der mehrjährigen internationalen Erfahrung der überwiegenden Mehrheit der Vorstandsmitglieder ist dieses Ziel zum 31. Dezember 2021 schon allein aufgrund der internationalen

Herkunft von Ola Källenius und Renata Jungo Brüngger und des Tätigkeitsschwerpunkts von Herrn Troska in China erreicht.

- Vorstandsmitglieder sollen in der Regel und vorbehaltlich Offenlegung einer Abweichung in der jährlichen Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft wahrnehmen. Aufsichtsratsmandate in Gemeinschaftsunternehmen, deren Wahrnehmung zur Ressortverantwortung eines Vorstandsmitglieds zählt, gelten für die Zwecke des Anforderungsprofils nicht als vergleichbare Funktionen.

Von den konzernexternen Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien, die Hubertus Troska innehat, ist allein die BAIC Motor Corporation Ltd. börsennotiert. Bei seinen übrigen konzernexternen Mandaten handelt es sich mit Ausnahme des Mandats bei der Beijing Foton Daimler Automotive Co., Ltd. um Mandate innerhalb seiner Ressortverantwortung, die nach Einschätzung des Aufsichtsrats im Sinne des Anforderungsprofils keine mit Aufsichtsratsmandaten bei börsennotierten konzernexternen Gesellschaften vergleichbaren Anforderungen stellen. Entsprechendes gilt für die konzernexternen Mandate von Markus Schäfer mit Ausnahme des Mandats bei der der börsennotierten Farasis Energy (Ganzhou) Co., Ltd.

Von den konzernexternen Mitgliedschaften in Aufsichtsräten und anderen Kontrollgremien, die Britta Seeger innehat, ist allein die Deutsche Lufthansa AG börsennotiert. Bei ihren übrigen konzernexternen Mandaten handelt es sich nach Einschätzung des Aufsichtsrats um Mandate innerhalb ihrer Ressortverantwortung, die im Sinne des Anforderungsprofils keine mit einem Aufsichtsratsmandat in einer konzernexternen börsennotierten Gesellschaft vergleichbaren Anforderungen stellen.

Renata Jungo Brüngger und Harald Wilhelm halten jeweils zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Unternehmen, darunter die Daimler

Truck Holding AG. Zugleich sind beide auch Mitglied des Aufsichtsrats der Daimler Truck AG, einer 100 % Tochtergesellschaft der Daimler Truck Holding AG. Die Anteilseignerseite der Aufsichtsräte von Daimler Truck Holding AG und Daimler Truck AG ist personenidentisch besetzt. Vor diesem Hintergrund stellt die Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der Daimler Truck AG nach Einschätzung des Aufsichtsrats im Sinne des Anforderungsprofils keine mit dem Mandat bei der Daimler Truck Holding AG vergleichbaren zusätzlichen Anforderungen. Von der Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex, dass Vorstandsmitglieder börsennotierter Gesellschaften nicht mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz wahrnehmen sollen, wird ungeachtet der Bewertungen des Aufsichtsrats für die Zwecke des Anforderungsprofils in der Entsprechenserklärung 2021 eine Abweichung erklärt und begründet.

Bei der Besetzung von Vorstandspositionen sollen die Kriterien des Anforderungsprofils berücksichtigt werden. Der Präsidialausschuss erstellt auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und des Anforderungsprofils eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidaten, führt mit diesen Gespräche und unterbreitet dem Aufsichtsrat im Anschluss einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich ist dabei stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Grundlegende individuelle Eignungskriterien für eine Vorstandsposition sind aus Sicht des Aufsichtsrats insbesondere Persönlichkeit, Integrität, überzeugende Führungsqualitäten, die fachliche Qualifikation für das zu übernehmende Ressort, die bisherigen Leistungen, Kenntnisse über das Unternehmen sowie die Fähigkeit zur Anpassung von Geschäftsmodellen und Prozessen in einer sich verändernden Welt.

Gemeinsam mit dem Vorstand sorgt der Aufsichtsrat unter Berücksichtigung des Anforderungsprofils und der Umstände des Einzelfalls auch für eine langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats befasst sich regelmäßig mit

Talenten und außergewöhnlichen Führungspersönlichkeiten des Unternehmens. Dabei werden die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten aktueller Vorstandsmitglieder besprochen und mögliche Nachfolger diskutiert. Anhand einer Potenzialanalyse und unter Berücksichtigung der Kriterien des Anforderungsprofils werden Führungskräfte aus der Managementebene unterhalb des Vorstands sowie besondere Potenzialträgerinnen und -träger bewertet und nächste Entwicklungsschritte gemeinsam mit dem Vorstand erörtert und festgelegt. Zum Prozess der Nachfolgeplanung gehört auch der regelmäßige Bericht des Vorstands über den Anteil und die Entwicklung der weiblichen Führungskräfte, insbesondere auf der ersten und zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands. Aufgabe des Vorstands ist es, dem Aufsichtsrat eine ausreichende Anzahl geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten vorzuschlagen. Die Mercedes-Benz Group AG strebt an, Vorstandspositionen überwiegend mit im Unternehmen entwickelten Führungskräften zu besetzen. Gleichwohl werden fallbezogen, mit Unterstützung durch externe Personalberatungen, auch potenzielle externe Kandidatinnen und Kandidaten bewertet und in die Auswahl einbezogen.

Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat muss in seiner Gesamtheit mit dem Sektor, in dem die Gesellschaft tätig ist, vertraut sein.

Ziel des Anforderungsprofils für den Gesamtauf Aufsichtsrat ist es, darüber hinaus eine möglichst vielfältige, sich gegenseitig ergänzende Zusammensetzung des Aufsichtsrats sicherzustellen. Der Aufsichtsrat soll in seiner Gesamtheit das Geschäftsmodell des Unternehmens verstehen und über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung einer qualifizierten Aufsicht und Beratung des Vorstands erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und Erfahrungen insbesondere in den Bereichen Technologie, Finanzen, Rechnungslegung, Abschlussprüfung, Risikomanagement, interne Kontrollverfahren und Compliance verfügen. In Summe sollen sich die Mitglieder des Aufsichtsrats im Hinblick auf ihre Fachkenntnisse und beruflichen Erfahrungen so ergänzen, dass das Gremium auf einen möglichst breit gefächerten Erfahrungsfundus und unterschiedliche Spezialkenntnisse zurückgreifen kann. Darüber hinaus betrachtet der Aufsichtsrat die Vielfalt seiner Mitglieder hinsichtlich Alter, Geschlecht, Internationalität und

anderer persönlicher Eigenschaften als wichtige Voraussetzung für die effektive Zusammenarbeit. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat umfasste im Berichtszeitraum insbesondere die nachfolgenden Aspekte:

- Die Mitglieder des Aufsichtsrats sollen über unterschiedliche Ausbildungs- und Berufshintergründe verfügen. Mindestens fünf Mitglieder sollen eine Ausbildung oder einen Beruf mit technischem Hintergrund haben oder spezifische technologische Kenntnisse, beispielsweise aus den Bereichen Informationstechnologie (inklusive Digitalisierung), Chemie, Maschinenbau oder Elektrotechnik mitbringen. Bei der Zusammensetzung soll auch berücksichtigt werden, dass es erforderlich sein kann, im Zuge von Produkt- und Marktentwicklungen neue Kompetenzen zu gewinnen. Ungeachtet der von vielen Aufsichtsratsmitgliedern in anderen Funktionen erworbenen spezifischen Kenntnisse in den genannten Bereichen verfügen zum 31. Dezember 2021 mit Dr. Bernd Pischetsrieder, Ben van Beurden, Dr. Martin Brudermüller, Liz Centoni, Professor Dr. Helene Svahn, Dr. Frank Weber und Roman Zitzelsberger fünf Anteilseignervertreter und zwei Arbeitnehmervertreter über einen entsprechenden Hochschulabschluss. Drei weitere Arbeitnehmervertreter haben eine entsprechende Berufsausbildung absolviert.
- Das Geschlechterverhältnis im Aufsichtsrat entspricht mindestens den gesetzlichen Vorgaben von mindestens 30 % Frauen beziehungsweise Männern. Zum 31. Dezember 2021 sind sowohl aufseiten der Anteilseigner als auch aufseiten der Arbeitnehmer drei Frauen vertreten. Damit beträgt der Frauenanteil auf beiden Seiten und im Gesamtauf Aufsichtsrat 30 %.
- Zur Wahl als Mitglied des Aufsichtsrats für eine volle Amtszeit sollen in der Regel nur Kandidaten vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl nicht älter als 72 Jahre sind. Bei der Festlegung dieser Altersgrenze hat sich der Aufsichtsrat bewusst gegen

eine starre Höchstaltersgrenze und für eine flexible Regelgrenze entschieden, die den notwendigen Spielraum für eine angemessene Würdigung der Umstände des Einzelfalls erhält, den Kreis potenzieller Kandidaten hinreichend weit fasst und auch die Wiederwahl ermöglicht. Kein am 31. Dezember 2021 amtierendes Mitglied des Aufsichtsrats hat zum Zeitpunkt seiner Wahl die Regelaltersgrenze überschritten.

- Ergänzend soll auf einen hinreichenden Generationen-Mix unter den Aufsichtsratsmitgliedern geachtet werden. Mindestens acht Aufsichtsratsmitglieder sollen zum Zeitpunkt ihrer Wahl beziehungsweise Wiederwahl höchstens 62 Jahre alt sein. Von den zum 31. Dezember 2021 amtierenden Aufsichtsratsmitgliedern waren außer Dr. Bernd Pischetsrieder und Dr. Clemens Börsig alle anderen, mithin 16 Mitglieder, zum Zeitpunkt ihrer Wahl für die laufende Amtsdauer 62 Jahre alt oder jünger.
- Um eine angemessene Internationalität sicherzustellen, beispielsweise durch langjährige internationale Erfahrung, hat sich der Aufsichtsrat einen Anteil von mindestens 30 % internationalen Anteilseignervertretern und eine daraus resultierende Quote von 15 % bezogen auf das Plenum zum Ziel gesetzt. Ungeachtet der langjährigen internationalen Erfahrung des weit überwiegenden Anteils der Anteilseignervertreter ist diese Zielvorgabe zum 31. Dezember 2021 schon allein aufgrund der internationalen Herkunft von Bader Al Saad, Sari Baldauf, Ben van Beurden, Liz Centoni und Professor Dr. Helene Svahn auf der Anteilseignerseite mit 50 % und damit für den Gesamtaufichtsrat mit 25 % übertroffen.
- Um eine unabhängige Beratung und Überwachung des Vorstands durch den Aufsichtsrat zu gewährleisten, sollen vorbehaltlich der Offenlegung einer Abweichung von der entsprechenden Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Entsprechenserklärung gemäß § 161 Aktiengesetz mehr als die Hälfte der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat unabhängig von der Gesellschaft und dem Vorstand sein. In diesem Sinne dürfen dem Aufsichtsrat auch nicht mehr als zwei ehemalige Mitglieder des Vorstands der Mercedes-Benz Group AG und keine

Mitglieder angehören, die Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern des Unternehmens ausüben.

Ein Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat ist unabhängig von der Gesellschaft und deren Vorstand, wenn er in keiner persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zu der Gesellschaft oder zu deren Vorstand steht, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. Die Einschätzung der Unabhängigkeit obliegt den Anteilseignervertretern im Aufsichtsrat selbst. Zu berücksichtigen sind dabei vier Indikatoren, die auf fehlende Unabhängigkeit hindeuten können (Mitgliedschaft im Vorstand innerhalb der letzten zwei Jahre vor der Ernennung zum Mitglied des Aufsichtsrats; wesentliche geschäftliche Beziehung mit der Gesellschaft oder einem von ihr abhängigen Unternehmen, z. B. als Kunde, Lieferant, Kreditgeber oder Berater; nahe Familienangehörigkeit in Bezug auf ein Vorstandsmitglied; Mitgliedschaft im Aufsichtsrat seit mehr als zwölf Jahren – sämtliche Kriterien bezogen sowohl auf das Aufsichtsratsmitglied selbst als auch auf seine nahen Familienangehörigen). Es ist der Anteilseignerseite aber ausdrücklich unbenommen, das betreffende Aufsichtsratsmitglied auch bei Erfüllung eines oder sogar mehrerer dieser Negativindikatoren als unabhängig anzusehen – nur soll diese Einschätzung dann in der Erklärung zur Unternehmensführung begründet werden.

Auf Grundlage der heute bekannten Informationen bestehen nach Einschätzung der Anteilseignervertreter auch unter Berücksichtigung der gegen eine Unabhängigkeit sprechenden widerleglichen Negativindikatoren des Deutschen Corporate Governance Kodex bei keinem Aufsichtsratsmitglied auf Anteilseignerseite konkrete Anhaltspunkte für relevante persönliche oder geschäftliche Beziehungen oder Umstände, insbesondere in Bezug auf die Gesellschaft oder Mitglieder des Vorstands, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen könnten. Insbesondere unterhalten die Anteilseignervertreter Ben van Beurden, Dr. Martin Brudermüller, Liz Centoni und Timotheus Höttges, weder direkt noch in verantwortlicher Funktion eines konzernfremden Unternehmens eine solchermaßen wesentliche geschäftliche Beziehung zur

Mercedes-Benz Group AG oder zu einem von der Mercedes-Benz Group AG abhängigen Unternehmen (etwa als Lieferant, Kunde, Kreditgeber oder Berater). Das Einkaufsvolumen von Mercedes-Benz bei Shell, BASF, Cisco und der Deutschen Telekom ist sehr gering. Das gilt auch für das Flottengeschäft. Kein Mitglied des Aufsichtsrats übt Organfunktionen oder Beratungsaufgaben bei wesentlichen Wettbewerbern aus. Seit dem Ausscheiden von Dr. Manfred Bischoff mit Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2021 gehört dem Aufsichtsrat kein ehemaliges Mitglied des Vorstands mehr an.

Die Unabhängigkeit des Anteilseignervertreeters Bader Al Saad wurde durch seine im Berichtszeitraum beendete Mitgliedschaft im Board of Directors und im Executive Committee of the Board of Directors der Kuwait Investment Authority während ihres Bestehens im Ergebnis nicht beeinträchtigt. Bei der Kuwait Investment Authority handelt es sich nicht um einen kontrollierenden Aktionär, dem eine faktische Hauptversammlungsmehrheit zukommen müsste. Andere gegen die Unabhängigkeit von Bader Al Saad sprechende Umstände sind nicht ersichtlich.

Weder waren die im Berichtszeitraum beendeten Patent-Rechtsstreitigkeiten zwischen Mercedes-Benz und Nokia für Sari Baldauf noch ehemalige andere Mandate von Dr. Bernd Pischetsrieder geeignet, einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenskonflikt zu begründen.

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses Dr. Clemens Börsig, sowie Sari Baldauf gehören dem Aufsichtsrat seit mehr als 12 Jahren an. Dennoch sind die Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Überzeugung, dass sowohl Sari Baldauf als auch Dr. Clemens Börsig im Berichtszeitraum zu jeder Zeit die notwendige kritische Distanz zum Vorstand der Mercedes-Benz Group AG sowie den notwendigen klaren, wachen und kritischen Blick bei der Überwachung des Vorstands aufgebracht haben. Ihre Amtsführung belegt, dass sie ihre Ämter als Mitglieder des Aufsichtsrats und Vorsitzender bzw. Mitglied von Aufsichtsratsausschüssen vorbildlich ausfüllen. Hinzu kommt, dass ihre langjährige Erfahrung und Expertise von essenzieller Bedeutung für den Aufsichtsrat sind, um der Rolle als kritischer Überwacher und zugleich

maßgeblicher und vertrauensvoller Ratgeber für den Vorstand gerecht zu werden. Dies gilt in besonderem Maße für Dr. Clemens Börsig in seiner Funktion als Vorsitzender des Prüfungsausschusses und des Ausschusses für Rechtsangelegenheiten. Unter schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist es von besonderer Bedeutung, in diesen wichtigen Ausschüssen Erfahrung, Verfahrens- und Unternehmenskenntnisse zugunsten von Stabilität und Verlässlichkeit zu sichern. Darüber hinaus hat Dr. Clemens Börsig im Berichtszeitraum mit seiner besonderen Erfahrung und Expertise sowie seinen besonderen Kenntnissen des Unternehmens überaus wertvolle und maßgebliche Beiträge bei der Begleitung der Abspaltung des Nutzfahrzeuggeschäfts (Projekt Fokus) durch den Prüfungsausschuss und den Aufsichtsrat geleistet.

Im Ergebnis sind deshalb nach Einschätzung der Anteilseignerseite sämtliche zum 31. Dezember 2021 amtierenden Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat als unabhängig einzuschätzen, namentlich Dr. Bernd Pischetsrieder, Bader M. Al Saad, Sari Baldauf, Ben van Beurden, Dr. Clemens Börsig, Dr. Martin Brudermüller, Liz Centoni, Timotheus Höttges, Olaf Koch und Professor Dr. Helene Svahn.

- Zur Wahl in den Aufsichtsrat für eine volle Amtszeit sollen in der Regel nur solche Kandidaten vorgeschlagen werden, die dem Aufsichtsrat zum Zeitpunkt ihrer (Wieder-) Wahl nicht bereits 12 Jahre angehören. Diese Anforderung ist für alle am 31. Dezember 2021 amtierenden Aufsichtsratsmitglieder erfüllt.
- Jeder Kandidat und jedes Aufsichtsratsmitglied muss den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen können und die Bereitschaft und Fähigkeit zu inhaltlichem Engagement und zur Wahrnehmung erforderlicher Aus- und Fortbildungsmaßnahmen mitbringen. Der Aufsichtsrat versichert sich vor jedem Wahlvorschlag, dass die betreffenden Kandidaten den für das Amt zu wahrenden Zeitaufwand erbringen können.
- Vorstandsmitglieder börsennotierter Unternehmen sollen in der Regel und vorbehaltlich Offenlegung einer Abweichung in der Entsprechenserklärung gemäß § 161 Aktiengesetz einschließlich des Aufsichtsratsmandats bei der Mercedes-Benz Group AG nicht

mehr als zwei Aufsichtsratsmandate in konzern-externen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen und keinen Aufsichtsratsvorsitz in konzernexternen börsennotierten Gesellschaften bekleiden; andere Aufsichtsratsmitglieder sollen in der Regel und vorbehaltlich Offenlegung einer Abweichung in der Entsprechenserklärung einschließlich des Aufsichtsratsmandats bei der Mercedes-Benz Group AG nicht mehr als fünf Aufsichtsratsmandate bei konzernexternen börsennotierten Gesellschaften oder vergleichbare Funktionen bekleiden, wobei ein Aufsichtsratsvorsitz doppelt zählt. Für die Zwecke des Anforderungsprofils werden Doppelmandate von Aufsichtsratsmitgliedern der Mercedes-Benz Group AG in anderen Aufsichtsgremien innerhalb der Mercedes-Benz Group nicht berücksichtigt. Die so ermittelte Mandatshöchstzahl wurde von keinem am 31. Dezember 2021 amtierenden Aufsichtsratsmitglied überschritten. Dessen ungeachtet wurde die Abweichung von den der Mandatshöchstzahl zugrundeliegenden Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Entsprechenserklärung vom Dezember 2021 offengelegt und begründet.

Wahlvorschläge des Aufsichtsrats für die Wahl von Anteilseignervertretern durch die Hauptversammlung, für die der Nominierungsausschuss Empfehlungen unterbreitet, sollen die oben dargestellten Aspekte berücksichtigen und die Ausfüllung des Anforderungsprofils für das Gesamtgremium anstreben. Der Nominierungsausschuss soll auf Basis eines Sollprofils unter Berücksichtigung der konkreten Qualifikationsanforderungen und der genannten Kriterien eine engere Auswahl von verfügbaren Kandidaten erstellen, mit diesen strukturierte Gespräche führen und sich dabei auch Gewissheit verschaffen, dass der vorgeschlagene Kandidat ausreichend Zeit hat, um das Mandat mit der gebotenen Sorgfalt ausüben zu können. Im Anschluss unterbreitet der Nominierungsausschuss dem Aufsichtsrat einen Kandidatenvorschlag nebst Begründung seiner Empfehlung zur Beschlussfassung. Maßgeblich für die Entscheidung des Aufsichtsrats über den Wahlvorschlag an die Hauptversammlung ist stets das Unternehmensinteresse unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls.

Die der Hauptversammlung 2022 erstmals zur Wahl vorgeschlagenen Aufsichtsratskandidaten Dame Veronica Anne (»Polly«) Courtice und Marco Gobbetti erfüllen und stärken das Anforderungsprofil für den Aufsichtsrat:


Dame Polly Courtice, Former Director of the University of Cambridge Institute for Sustainability Leadership, verfügt über einen Master-Abschluss in Geschichte sowie langjährige Erfahrungen im Bereich ESG. Marco Gobbetti, Chief Executive Officer der Salvatore Ferragamo S.p.A., hält einen Master in International Management und verfügt über langjährige unternehmerische Erfahrung im Bereich der Luxusgüterindustrie. Das Ziel des Unternehmens, im Zuge von Produkt- und Marktentwicklungen neue Kompetenzen zu gewinnen, wird durch die beiden Kandidaten eindrucksvoll erfüllt. Der gesetzliche Frauenanteil von 30% wird mit der Wahl von Dame Polly Courtice übererfüllt. Beide Kandidaten sind jünger als 72 Jahre und verfügen über langjährige internationale Erfahrung. Zusätzlich sind Dame Polly Courtice und Marco Gobbetti von internationaler Herkunft. Im Falle ihrer Wahl würde das Ziel von 30 % internationalen Anteilseignervertretern noch deutlicher übertroffen als heute schon.

Beide Kandidaten sind unabhängig von der Gesellschaft und von deren Vorstand. Keiner von ihnen steht in einer persönlichen oder geschäftlichen Beziehung zu der Gesellschaft, einem von ihr abhängigen Unternehmen oder ihrem Vorstand, z. B. als Kunde, Lieferant, Kreditgeber oder Berater, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. Marco Gobbetti ist, neben seiner Funktion als Chief Executive Officer der börsennotierten Salvatore Ferragamo S.p.A., Mitglied des Board of Directors der nicht börsennotierten Springplace One Ltd., bekleidet jedoch darüber hinaus neben dem angestrebten Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG kein weiteres Aufsichtsratsmandat in einem konzernexternen börsennotierten Unternehmen und auch keine vergleichbare Funktion. Dame Polly Courtice ist Mitglied des Board of Directors der börsennotierten Jupiter Green Investment Trust PLC sowie der nicht börsennotierten Anglian Water Services Ltd., bekleidet jedoch darüber hinaus neben dem angestrebten Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG keine weiteren vergleichbaren Mandate. Damit bleiben beide Kandidaten unter der im Anforderungsprofil


niedergelegten Höchstzahl von Mandaten. Schließlich hat sich der Aufsichtsrat auch vergewissert, dass die Kandidaten den mit dem Aufsichtsratsmandat bei der Mercedes-Benz Group AG verbundenen Zeitaufwand erbringen können und Bereitschaft und Fähigkeit zu inhaltlichem Engagement und zur Wahrnehmung erforderlicher Aus- und Fortbildungsmaßnahmen mitbringen.

Die Amtszeiten der Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG enden zu unterschiedlichen Zeitpunkten (»Staggered Board«). Jährlich wählt die Hauptversammlung einen oder mehrere Anteilseignervertreter. Das Staggered Board eröffnet zum einen die Möglichkeit, die Zusammensetzung des Aufsichtsrats flexibler an ein sich veränderndes Umfeld anzupassen. Zum anderen erleichtert es die Suche nach geeigneten Kandidaten und Kandidatinnen, weil nicht alle Sitze der Anteilseignerseite in einer einzigen Hauptversammlung zu besetzen sind. Der Nominierungsausschuss des Aufsichtsrats überprüft regelmäßig, welche Mandate zu welchem Zeitpunkt enden und ob die jeweiligen Mandatsinhaber unter Berücksichtigung der dargestellten Kriterien für eine weitere Amtszeit in Betracht kommen und dazu auch bereit sind. Bei der Suche nach neuen Kandidatinnen und Kandidaten nimmt der Nominierungsausschuss unabhängige externe Personalberatung in Anspruch.

Aktionäre und Hauptversammlung

Die Aktionäre üben ihre mitgliedschaftlichen Rechte, insbesondere ihr Stimmrecht, in der Hauptversammlung aus. Jede Aktie der Mercedes-Benz Group AG gewährt eine Stimme. Dokumente und Informationen zur Hauptversammlung sind unter  group.mercedes-benz.com/hv verfügbar.

Im Rahmen unserer umfassenden Investor Relations- und Öffentlichkeitsarbeit stehen wir in enger Verbindung mit unseren Anteilseignern. Wir unterrichten Aktionäre, Finanzanalysten, Aktionärsvereinigungen, Medien und die interessierte Öffentlichkeit umfassend und regelmäßig über die Lage des Unternehmens und informieren sie unverzüglich über wesentliche geschäftliche Veränderungen. Auch der Aufsichtsratsvorsitzende ist in angemessenem Rahmen bereit, mit Investoren über aufsichtsratsspezifische Themen Gespräche zu führen.

Zusätzlich zu anderen Kommunikationswegen nutzen wir für unsere Investor Relations-Arbeit intensiv die Internetseite der Gesellschaft. Unter  group.mercedes-benz.com/investoren sind alle wesentlichen im Geschäftsjahr 2021 veröffentlichten Informationen einschließlich Jahres-, Quartals- und Halbjahresfinanzberichten, Pressemitteilungen, Stimmrechtsmitteilungen bedeutender Aktionäre, Präsentationen und Audioaufzeichnungen aus Analysten- und Investorenveranstaltungen und Telefonkonferenzen sowie der Finanzkalender abrufbar. Im Finanzkalender werden die Termine wesentlicher Veröffentlichungen, beispielsweise des Geschäftsberichts und der Zwischenfinanzberichte, sowie die Termine der Hauptversammlung, der Jahrespressekonferenz und der Analystenkonferenzen frühzeitig bekanntgegeben.



KONZERNABSCHLUSS

KONZERNABSCHLUSS (1/2)

185 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

186 Konzern-Gesamtergebnisrechnung

187 Konzernbilanz

189 Konzern-Kapitalflussrechnung

190 Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals

192 Konzernanhang

- 192 1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze
- 212 2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des
Managements im Rahmen der Rechnungslegung
- 215 3. Abspaltung und Ausgliederung des
Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts
- 220 4. Konsolidierungskreis
- 222 5. Umsatzerlöse
- 224 6. Funktionskosten
- 225 7. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen
- 226 8. Übriges Finanzergebnis
- 226 9. Zinserträge und Zinsaufwendungen
- 227 10. Ertragsteuern
- 231 11. Immaterielle Vermögenswerte
- 233 12. Sachanlagen
- 236 13. Vermietete Gegenstände
- 237 14. At-equity bewertete Finanzinvestitionen
- 244 15. Forderungen aus Finanzdienstleistungen
- 248 16. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen
- 248 17. Übrige finanzielle Vermögenswerte
- 249 18. Übrige Vermögenswerte
- 250 19. Vorräte

KONZERNABSCHLUSS (2/2)

250	20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
253	21. Eigenkapital
255	22. Aktienorientierte Vergütung
257	23. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen
264	24. Rückstellungen für sonstige Risiken
266	25. Finanzierungsverbindlichkeiten
266	26. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten
267	27. Rechnungsabgrenzungsposten
268	28. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten
269	29. Übrige Verbindlichkeiten
269	30. Konzern-Kapitalflussrechnung
270	31. Rechtliche Verfahren
276	32. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen
277	33. Finanzinstrumente
291	34. Management von Finanzrisiken
303	35. Segmentberichterstattung
309	36. Kapitalmanagement
309	37. Ergebnis je Aktie
310	38. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen
312	39. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats
313	40. Honorare des Abschlussprüfers
314	41. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
315	42. Zusätzliche Angaben

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

D.01

	Anmerkung	2021	2020
in Millionen €			
Umsatzerlöse	5	133.893	121.778
Umsatzkosten	6	-103.218	-101.592
Bruttoergebnis vom Umsatz		30.675	20.186
Vertriebskosten	6	-9.194	-8.966
Allgemeine Verwaltungskosten	6	-2.808	-2.507
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	6	-5.467	-4.839
Sonstige betriebliche Erträge	7	2.888	2.384
Sonstige betriebliche Aufwendungen	7	-1.735	-591
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	14	1.352	747
Übriges Finanzergebnis	8	317	-323
Ergebnis vor Zinsergebnis und Ertragsteuern (EBIT)	35	16.028	6.091
Zinserträge	9	212	224
Zinsaufwendungen	9	-429	-358
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Steuern		15.811	5.957
Ertragsteuern	10	-4.761	-1.926
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten		11.050	4.031
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern		12.346	-22
Konzernergebnis		23.396	4.009
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Ergebnis		390	382
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Konzernergebnis		23.006	3.627
davon aus fortgeführten Aktivitäten		10.695	3.656
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		12.311	-29
Ergebnis je Aktie (in €)			
auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG	37		
Unverwässert		21,50	3,39
davon aus fortgeführten Aktivitäten		10,00	3,42
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		11,50	-0,03
Verwässert		21,50	3,39
davon aus fortgeführten Aktivitäten		10,00	3,42
davon aus aufgegebenen Aktivitäten		11,50	-0,03

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Gesamtergebnisrechnung¹

D.02

	2021	2020
in Millionen €		
Konzernergebnis	23.396	4.009
Währungsumrechnung	3.019	-2.477
Fremdkapitalinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-4	5
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	-	-2
Fremdkapitalinstrumente (nach Steuern)	-4	3
Derivative Finanzinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-1.765	1.271
Umgliederungen in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	537	-113
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	362	-345
Derivative Finanzinstrumente (nach Steuern)	-866	813
Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	2.149	-1.661
Eigenkapitalinstrumente		
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	64	213
Steuern auf unrealisierte Gewinne/Verluste und auf Umgliederungen	-18	-40
Eigenkapitalinstrumente (nach Steuern)	46	173
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (vor Steuern)	4.702	-2.706
Steuern auf versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen	-1.122	841
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen (nach Steuern)	3.580	-1.865
Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	3.626	-1.692
Sonstiges Ergebnis, nach Steuern	5.775	-3.353
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes sonstiges Ergebnis, nach Steuern	75	-51
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am sonstigen Ergebnis, nach Steuern	5.700	-3.302
Gesamtergebnis	29.171	656
davon auf nicht beherrschende Anteile entfallendes Gesamtergebnis	465	331
davon Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Gesamtergebnis	28.706	325

¹ Sonstige Angaben zur Konzern-Gesamtergebnisrechnung können Anmerkung 21 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernbilanz

D.03

		31. Dezember	
	Anmerkung	2021	2020
in Millionen €			
Aktiva			
Immaterielle Vermögenswerte	11	15.005	16.399
Sachanlagen	12	27.859	35.246
Vermietete Gegenstände	13	44.471	47.552
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	14	13.588	5.189
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	46.955	53.709
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	16	873	1.041
Übrige finanzielle Vermögenswerte	17	3.181	4.167
Aktive latente Steuern	10	3.434	6.259
Übrige Vermögenswerte	18	1.536	911
Langfristige Vermögenswerte		156.902	170.473
Vorräte	19	21.466	26.444
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20	7.673	10.649
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	33.670	42.476
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		23.120	23.048
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	16	6.706	5.356
Übrige finanzielle Vermögenswerte	17	3.079	2.757
Übrige Vermögenswerte	18	4.073	4.534
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	3	3.142	-
Kurzfristige Vermögenswerte		102.929	115.264
Summe Aktiva		259.831	285.737

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

D.03

		31. Dezember	
	Anmerkung	2021	2020
in Millionen €			
Passiva			
Gezeichnetes Kapital		3.070	3.070
Kapitalrücklagen		11.723	11.551
Gewinnrücklagen		56.190	47.111
Übrige Rücklagen		968	-1.041
Den Aktionären der Mercedes-Benz Group AG zustehendes Eigenkapital		71.951	60.691
Nicht beherrschende Anteile		1.216	1.557
Eigenkapital	21	73.167	62.248
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	23	5.359	12.070
Rückstellungen für sonstige Risiken	24	7.909	11.116
Finanzierungsverbindlichkeiten	25	73.543	86.539
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	26	1.808	1.971
Passive latente Steuern	10	4.488	3.649
Rechnungsabgrenzungsposten	27	1.175	1.567
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	28	3.980	5.787
Übrige Verbindlichkeiten	29	727	981
Langfristige Schulden		98.989	123.680
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		10.655	12.378
Rückstellungen für sonstige Risiken	24	8.053	9.334
Finanzierungsverbindlichkeiten	25	52.300	59.303
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	26	5.997	6.627
Rechnungsabgrenzungsposten	27	1.486	1.594
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	28	5.929	7.169
Übrige Verbindlichkeiten	29	3.086	3.404
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	3	169	-
Kurzfristige Schulden		87.675	99.809
Summe Passiva		259.831	285.737

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzern-Kapitalflussrechnung¹

D.04

	2021	2020
in Millionen €		
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	28.775	6.339
Abschreibungen/Wertminderungen	6.980	8.957
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-11.503	-836
Ergebnis aus dem Verkauf von Aktiva	-695	131
Veränderung betrieblicher Aktiva und Passiva		
Vorräte	-2.561	2.039
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	120	1.339
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.574	-299
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	3.879	2.397
Vermietete Fahrzeuge	1.428	1.822
Sonstige betriebliche Aktiva und Passiva	-1.261	653
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.625	1.783
Gezahlte Ertragsteuern	-3.812	-1.993
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	24.549	22.332
Zugänge zu Sachanlagen	-4.579	-5.741
Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten	-2.741	-2.819
Erlöse aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	826	365
Erwerb von Anteilsbesitz	-573	-661
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilen an Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG	634	-
Erlöse aus dem Verkauf von Anteilsbesitz	159	259
Erwerb verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	-5.694	-3.792
Erlöse aus dem Verkauf verzinslicher Wertpapiere und ähnlicher Geldanlagen	4.385	5.941
Rückzahlung der Finanzierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	6.853	-
Abgehende Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente aus der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-5.489	-
Sonstige Ein- und Auszahlungen	-7	27
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	-6.226	-6.421
Veränderung der kurzfristigen Finanzierungsverbindlichkeiten	1.463	-3.263
Aufnahme langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	42.196	53.713
Tilgung langfristiger Finanzierungsverbindlichkeiten	-60.859	-59.953
Dividendenzahlung an Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG	-1.444	-963
Dividendenzahlungen an nicht beherrschende Anteile	-366	-282
Erlöse aus der Ausgabe von Aktien	36	31
Erwerb eigener Aktien	-48	-30
Erwerb von nicht beherrschenden Anteilen an Tochterunternehmen	-37	-
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-19.059	-10.747
Einfluss von Wechselkursänderungen auf die Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	870	-999
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	134	4.165
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresanfang	23.048	18.883
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende	23.182	23.048
Abzüglich Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente der zum Verkauf bestimmten Vermögenswerte zum Jahresende	62	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zum Jahresende (Konzernbilanz)	23.120	23.048

¹ Sonstige Angaben zur Konzern-Kapitalflussrechnung können der Anmerkung 30 entnommen werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals¹

D.05

	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklagen	Gewinn-rücklagen ²	Übrige Rücklagen	
				Posten, die zukünftig möglicherweise in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden	
				Unterschieds-betrag aus Währungs-umrechnung	Eigenkapital-instrumente/ Fremdkapital-instrumente
in Millionen €					
Stand zum 1. Januar 2020	3.070	11.552	46.329	909	30
Konzernergebnis	-	-	3.627	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	-2.707	-2.425	218
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	841	-	-42
Gesamtergebnis	-	-	1.761	-2.425	176
Dividenden	-	-	-963	-	-
Änderungen des Konsolidierungskreises	-	-	-83	-	-
Kapitalerhöhung/Ausgabe neuer Aktien	-	-	-	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	-1	-	-	-
Sonstiges	-	-	67	-	-
Stand zum 31. Dezember 2020	3.070	11.551	47.111	-1.516	206
Stand zum 1. Januar 2021	3.070	11.551	47.111	-1.516	206
Konzernergebnis	-	-	23.006	-	-
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-	-	4.702	2.943	61
Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis	-	-	-1.122	-	-18
Gesamtergebnis	-	-	26.586	2.943	43
Dividenden	-	-	-1.444	-	-
Veränderung aus Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-	-	-16.253	-	-
Erwerb eigener Aktien	-	-	-	-	-
Ausgabe und Verwendung eigener Aktien	-	-	-	-	-
Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen	-	172	-	-	-
Sonstiges	-	-	190	-	-47
Stand zum 31. Dezember 2021	3.070	11.723	56.190	1.427	202

¹ Sonstige Angaben zur Eigenkapitalentwicklung können Anmerkung 21 entnommen werden.

² Die Gewinnrücklagen beinhalten auch die Posten, die zukünftig nicht in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert werden.

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernabschluss

Derivative Finanz- instrumente	Eigene Aktien	Den Aktionären der Mercedes- Benz Group AG zustehendes Eigenkapital	Nicht beherrschende Anteile	Summe Eigenkapital	
					in Millionen €
-546	-	61.344	1.497	62.841	Stand zum 1. Januar 2020
-	-	3.627	382	4.009	Konzernergebnis
1.158	-	-3.756	-51	-3.807	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
-345	-	454	-	454	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
813	-	325	331	656	Gesamtergebnis
-	-	-963	-282	-1.245	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
2	-	69	-4	65	Sonstiges
269	-	60.691	1.557	62.248	Stand zum 31. Dezember 2020
269	-	60.691	1.557	62.248	Stand zum 1. Januar 2021
-	-	23.006	390	23.396	Konzernergebnis
-1.228	-	6.478	75	6.553	Sonstiges Ergebnis vor Steuern
362	-	-778	-	-778	Latente Steuern auf sonstiges Ergebnis
-866	-	28.706	465	29.171	Gesamtergebnis
-	-	-1.444	-366	-1.810	Dividenden
-	-	-16.253	-502	-16.755	Veränderung aus Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts
-	-48	-48	-	-48	Erwerb eigener Aktien
-	48	48	-	48	Ausgabe und Verwendung eigener Aktien
-	-	172	13	185	Anteilsveränderungen an Tochterunternehmen
-64	-	79	49	128	Sonstiges
-661	-	71.951	1.216	73.167	Stand zum 31. Dezember 2021

Der nachfolgende Konzernanhang ist integraler Bestandteil des Konzernabschlusses.

Konzernanhang

1. Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze

Allgemeine Angaben

Die Mercedes-Benz Group ist ein Automobilhersteller mit einem weltweiten Produktangebot von hochwertigen Personenkraftwagen. Finanzdienstleistungen und Mobilitätsangebote rund um diese Produkte ergänzen das Angebot. Die Mercedes-Benz Group AG ist das Mutterunternehmen der Mercedes-Benz Group.

Am 1. Oktober 2021 hat die außerordentliche Hauptversammlung der Umfirmierung der Daimler AG in Mercedes-Benz Group AG zum 29. Januar 2022 zugestimmt. Die Handelsregistereintragung erfolgte am 1. Februar 2022. Deshalb wird im Folgenden, abhängig vom jeweiligen Sachverhalt und Zeitpunkt, anstelle des Namens Mercedes-Benz Group AG, auch der Name Daimler AG verwendet. Mit gleichem Datum erfolgte die Umfirmierung der Daimler Mobility AG in Mercedes-Benz Mobility AG.

Der Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen (»Mercedes-Benz Group« oder »der Konzern«) wurde unter Anwendung von § 315e HGB (Konzernabschluss nach internationalen Rechnungslegungsstandards) aufgestellt und steht im Einklang mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind.

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

Der Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG wird in Euro (€) aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, erfolgen Angaben in Millionen €. Die Beträge sind jeweils kaufmännisch gerundet.

Der Vorstand der Mercedes-Benz Group AG hat den Konzernabschluss am 10. März 2022 zur Veröffentlichung freigegeben.

Grundlagen der Bilanzierung

Angewendete IFRS

Die im Konzernabschluss angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden entsprechen den zum 31. Dezember 2021 verpflichtend in der EU anzuwendenden IFRS.

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

Im August 2020 veröffentlichte das IASB »Interest Rate Benchmark Reform – Phase 2: Änderungen an IFRS 9, IAS 39, IFRS 7, IFRS 4 und IFRS 16«.

Die Änderungen befassen sich mit Fragestellungen zur Finanzberichterstattung bei Leasingverträgen, Sicherungsbeziehungen und anderen Finanzinstrumenten infolge der Ablösung bestehender Referenzzinssätze durch alternative risikofreie Referenzzinssätze. Die Mercedes-Benz Group wendet die Änderungen erstmals auf das zum 1. Januar 2021 beginnende Geschäftsjahr an. Es ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage.

Das International Accounting Standards Board hat im März 2021 eine Änderung an **IFRS 16 (»Auf die COVID-19-Pandemie bezogene Mietkonzessionen nach dem 30. Juni 2021«)** veröffentlicht, mit der Leasingnehmern die praktische Erleichterung, die bei der Bilanzierung von Mietkonzessionen infolge der COVID-19-Pandemie eingeräumt wurde, verlängert wird. Die Mercedes-Benz Group verzichtet auf die Anwendung dieser gewährten praktischen Erleichterung für den Leasingnehmer.

Veröffentlichte, von der EU übernommene und noch nicht angewendete IFRS

Das IASB hat im Mai 2017 den Standard **IFRS 17 »Insurance Contracts«** veröffentlicht. IFRS 17 ersetzt den derzeit geltenden Standard IFRS 4 und soll die Transparenz und die Vergleichbarkeit in Bezug auf Ansatz, Bewertung, Ausweis sowie Angaben für Versicherungsverträge beim Versicherungsgeber erhöhen. IFRS 17 ist verpflichtend spätestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen. Eine vorzeitige Anwendung ist zulässig. Gegenwärtig erwartet der Konzern keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage durch die Anwendung von IFRS 17. Eine vorzeitige Anwendung ist nicht vorgesehen.

Darstellung

Die Darstellung in der Konzernbilanz unterscheidet zwischen kurz- und langfristigen Vermögenswerten und Schulden. Vermögenswerte und Schulden werden grundsätzlich als kurzfristig klassifiziert, wenn sie innerhalb eines Jahres fällig werden. Aktive und passive latente Steuern sowie Vermögenswerte und Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden grundsätzlich als langfristige Posten dargestellt.

In der Konzernbilanz sind die bis zur Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts als zur Ausschüttung bestimmten Vermögenswerte und Schulden im Rahmen der Entkonsolidierung abgegangen. Weitere Vermögenswerte und Schulden des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts, die im Jahr 2022 übertragen werden, werden zum 31. Dezember 2021 als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden dargestellt. Die Bilanzwerte des Vorjahres werden gemäß IFRS entsprechend der bisherigen Darstellungsweise ausgewiesen und sind deshalb unverändert zum Vorjahr.

Die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

In der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung werden bis zum Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten die fortgeführten Aktivitäten dargestellt; der Ausweis des Ergebnisses der aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern, erfolgt in einer gesonderten Zeile. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Weitere Informationen zur Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts sind in [Anmerkung 3](#) enthalten.

Bewertung

Der Konzernabschluss ist mit Ausnahme bestimmter Posten, wie z. B. erfolgswirksam zu beizulegenden Zeitwerten bewertete finanzielle Vermögenswerte, derivative Finanzinstrumente oder abgesicherte Grundgeschäfte sowie Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen, nach dem historischen Anschaffungs- oder Herstellungskostenprinzip aufgestellt. Die für die Ausnahmen angewandten Bewertungsmethoden werden im Weiteren beschrieben.

Grundsätze der Konsolidierung

Der Konzernabschluss umfasst den Abschluss der Mercedes-Benz Group AG und die Abschlüsse aller Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen (structured entities), auf welche die Mercedes-Benz Group AG direkt oder indirekt Beherrschung ausüben kann. Beherrschung liegt vor, wenn das Mutterunternehmen die Entscheidungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das Tochterunternehmen hat, es an positiven und negativen variablen Rückflüssen aus dem Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse durch seine Entscheidungsgewalt beeinflussen kann.

Strukturierte Unternehmen, die beherrscht werden, sind ebenfalls zu konsolidieren. Dementsprechend werden die Vermögenswerte und Schulden in der Konzernbilanz ausgewiesen. Bei strukturierten Unternehmen handelt es sich um Unternehmen, die so konzipiert wurden, dass es für die Entscheidung, wer das Unternehmen beherrscht, nicht ausschlaggebend ist, wer die Stimmrechte oder vergleichbaren Rechte hat. Dies ist zum Beispiel dann der Fall, wenn sich die Stimmrechte nur auf

Verwaltungsaufgaben beziehen und die maßgeblichen Tätigkeiten durch Vertragsvereinbarungen geregelt werden.

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

Unternehmenszusammenschlüsse werden nach der Erwerbsmethode bilanziert.

Anteilsveränderungen bei Tochterunternehmen, durch die sich die Beteiligungsquote des Konzerns ohne Änderung der Beherrschung vermindert bzw. erhöht, werden als erfolgsneutrale Transaktion zwischen Eigenkapitalgebern abgebildet. Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen, wird grundsätzlich die Differenz zwischen den Buchwerten der abgehenden Vermögenswerte und Verbindlichkeiten und der erhaltenen Gegenleistung erfolgswirksam im sonstigen betrieblichen Ertrag oder Aufwand ausgewiesen.

Anteile an assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten

Ein assoziiertes Unternehmen ist ein Unternehmen, bei welchem der Konzern über maßgeblichen Einfluss verfügt. Maßgeblicher Einfluss ist die Möglichkeit, an den finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen des Beteiligungsunternehmens mitzuwirken. Assoziierte Unternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode bilanziert.

Für Unternehmen, bei denen die Mercedes-Benz Group die Führung mit einem Partner gemeinschaftlich ausübt (Joint Arrangement), ist zu unterscheiden, ob eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein

Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) vorliegt. In einem Gemeinschaftsunternehmen haben die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien Rechte am Nettovermögen. Für Gemeinschaftsunternehmen ist die Equity-Methode anzuwenden. Eine gemeinschaftliche Tätigkeit besteht, wenn die gemeinschaftlich beherrschenden Parteien unmittelbare Rechte an den Vermögenswerten und Verpflichtungen für die Verbindlichkeiten haben. In diesem Fall sind grundsätzlich die anteiligen Vermögenswerte und Schulden sowie die anteiligen Erträge und Aufwendungen zu erfassen (quotale Konsolidierung). Gemeinschaftliche Tätigkeiten, die keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss haben, werden grundsätzlich gemäß der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Sofern die Abschlüsse von assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten nicht rechtzeitig vorliegen, werden die anteiligen Gewinne oder Verluste mit einem zeitlichen Versatz von ein bis drei Monaten, unter Berücksichtigung wesentlicher aktueller Entwicklungen, in den Konzernabschluss einbezogen. Bedeutende Geschäftsvorfälle werden ohne Zeitversatz bilanziert (siehe auch [Anmerkung 14](#)).

Zu fortgeführten Anschaffungskosten einbezogene Unternehmen

Tochterunternehmen, assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen sowie gemeinschaftliche Tätigkeiten, die aufgrund ihrer ruhenden oder nur geringen Geschäftstätigkeit für den Konzern sowie für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage einzeln und in Summe von untergeordneter Bedeutung sind, werden grundsätzlich zu fortgeführten Anschaffungskosten in den Konzernabschluss einbezogen.

Fremdwährungsumrechnung

Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den relevanten Fremdwährungskursen zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. In Folgeperioden werden finanzielle Vermögenswerte und Schulden in Fremdwährung mit den Stichtagskursen umgerechnet; die Gewinne und Verluste aus der Folgebewertung werden erfolgswirksam in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst (mit Ausnahme der Gewinne und

Verluste aus der Umrechnung von erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalanteilen, die direkt im sonstigen Ergebnis erfasst werden).

Die Vermögenswerte und Schulden ausländischer Gesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, werden mit den Kursen vom Periodenende in Euro umgerechnet. Daraus resultierende Umrechnungsdifferenzen werden im sonstigen Ergebnis ausgewiesen. Die Posten des Eigenkapitals werden mit historischen Kursen geführt. Die Gewinn- und Verlustrechnungen und die Kapitalflussrechnungen werden mit den jeweiligen Periodendurchschnittskursen der Quartale in Euro umgerechnet.

Die der Währungsumrechnung zugrunde liegenden Wechselkurse des US-Dollars, des Britischen Pfunds, des Japanischen Yens und des Chinesischen Renminbis, der für die Mercedes-Benz Group wesentlichsten ausländischen Währungen, haben sich wie in Tabelle [D.06](#) dargestellt entwickelt.

Hochinflation

Zur Bestimmung, ob ein Land als Hochinflationsland einzustufen ist, bezieht sich die Mercedes-Benz Group auf die Verlautbarungen der International Practices Task Force (IPTF), des Center of Audit Quality oder andere einschlägige internationale Verlautbarungen. Sofern ein Land als hochinflationär eingestuft wird, ist IAS 29 »Financial Reporting in Hyperinflationary Economies« mit Beginn der relevanten Berichtsperiode, d.h. ab dem 1. Januar des betreffenden Jahres, anzuwenden.

Aufgrund der Einschätzung, dass Argentinien ein Hochinflationsland ist, werden unsere Aktivitäten in Argentinien gemäß IAS 29 bilanziert. Die bilanziellen Effekte werden in der Gewinnrücklage als sonstige Veränderung in der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals abgebildet.

D.06

Wechselkurse

	2021				2020			
	USD	GBP	JPY	CNY	USD	GBP	JPY	CNY
	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =	1 € =
Mittelkurs am 31. Dezember	1,1326	0,8403	130,3800	7,1947	1,2271	0,8990	126,4900	8,0225
Periodendurchschnittskurse								
1. Quartal	1,2048	0,8739	127,8100	7,8080	1,1027	0,8623	120,1000	7,6956
2. Quartal	1,2058	0,8621	131,9300	7,7840	1,1014	0,8874	118,4100	7,8080
3. Quartal	1,1788	0,8553	129,7600	7,6260	1,1689	0,9050	124,0500	8,0855
4. Quartal	1,1435	0,8479	130,0100	7,3102	1,1929	0,9033	124,6100	7,9006

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Umsatzrealisierung

Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten werden erfasst, wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über diese erlangt. Dies ist grundsätzlich dann gegeben, wenn der Kunde Besitz an den Produkten erlangt.

Grundsätzlich erfolgt die Zahlung aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Ersatzteilen und anderen damit in Zusammenhang stehenden Produkten durch den Endkunden, wenn dieser die Verfügungsgewalt über diese erlangt.

Im Rahmen einer Händlerbestandsfinanzierung können Händler die Finanzierung ihres Fahrzeugbestands über Mercedes-Benz Mobility vornehmen. Zudem können Endkunden gegebenenfalls eine Finanzierung in Form eines Darlehens über Mercedes-Benz Mobility vornehmen. Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden und Händlern werden in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen. Weitere Informationen dazu können [Anmerkung 15](#) entnommen werden.

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

- Fahrzeugverkäufe, bei denen die Mercedes-Benz Group zu einem zukünftigen Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, werden als Operating Leases bilanziert. Dies gilt auch bei einer Kaufoption, die der Mercedes-Benz Group das Recht zum Rückkauf einräumt;
- Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde bei Vertragsabschluss einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Anderenfalls folgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt verschiedene Faktoren bei der Bestimmung, ob es für einen Kunden einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung seines Rechts gibt. Dazu zählen das Verhältnis zwischen dem vereinbarten Rückkaufpreis und dem für den Zeitpunkt des Rückkaufs erwarteten Marktwert des Vermögenswertes oder historische Rückgabequoten.

Vereinbarungen, in denen die Mercedes-Benz Group seinen Kunden einen Mindestverkaufswert garantiert, den dieser beim Verkauf erzielen wird (Restwertgarantie), schränken den Kunden nicht in seiner Fähigkeit ein, die Nutzung des Vermögenswerts zu bestimmen und im Wesentlichen den verbleibenden Nutzen aus ihm zu ziehen. Bei Vertragsabschluss eines Verkaufs mit

einer Restwertgarantie ist daher Umsatz zu erfassen, der um die erforderliche Abgrenzung für die potenzielle Ausgleichszahlung an den Kunden zu mindern ist.

Bei Materialbeistellungen verkauft die Mercedes-Benz Group Vermögenswerte an einen Dienstleister und kauft im Anschluss die erstellten Produkte des Dienstleisters zurück. Sofern die Materialbeistellung nicht mit dem Übergang der Verfügungsmacht auf den Dienstleister verbunden ist, werden unter IFRS 15 keine Umsatzerlöse realisiert.

Der Konzern bietet für bestimmte Produkte eine verlängerte, separat berechnete Gewährleistung sowie Service- und Wartungsverträge an. Üblich für derartige Verträge ist eine Vorabzahlung oder die Zahlung von gleichbleibenden Raten über die Vertragslaufzeit. Die Umsatzerlöse aus diesen Verträgen werden, soweit der Kunde eine Vorauszahlung geleistet hat, abgegrenzt und über die Vertragslaufzeit erfolgswirksam realisiert. Die Realisierung erfolgt grundsätzlich proportional zum erwarteten Kostenanfall auf Basis von Erfahrungswerten. Ein zukünftiger Verlust aus diesen Verträgen wird im aktuellen Geschäftsjahr berücksichtigt, wenn die noch zu erwartenden Kosten für vertragliche Leistungen die noch zu realisierenden Umsatzerlöse übersteigen.

Für Umsatzgeschäfte mit mehreren Teilleistungen, wie z. B. bei Fahrzeugverkäufen mit kostenfreien oder vergünstigten Wartungsverträgen oder kostenfreien Online-Dienstleistungen, erfolgt eine Aufteilung der Umsatzerlöse auf die verschiedenen Leistungen grundsätzlich auf Grundlage ihrer geschätzten relativen Einzelveräußerungspreise. Für die Bestimmung der Einzelveräußerungspreise verwendet die Mercedes-Benz Group insbesondere Preislisten unter Berücksichtigung von durchschnittlich gewährten Rabatten.

In Abhängigkeit vom Vertriebsmodell können Fahrzeuge zunächst an konzernunabhängige Händler verkauft werden. Anschließend entscheidet sich ein Endkunde, mit Mercedes-Benz Mobility einen Leasingvertrag über ein solches Fahrzeug abzuschließen. Das Fahrzeug wird daher vom konzernunabhängigen Händler an Mercedes-Benz Mobility verkauft und es wird ein Leasingvertrag mit dem Endkunden abgeschlossen. Wenn die

Verfügungsgewalt an dem Fahrzeug auf den konzernunabhängigen Händler übergeht, realisiert die Mercedes-Benz Group Umsatz aus diesem Fahrzeugverkauf.

Die zusätzlichen Kosten einer Vertragsanbahnung werden bei ihrem Entstehen sofort als Aufwand erfasst, wenn der Abschreibungszeitraum nicht mehr als ein Jahr betragen würde.

Die Mercedes-Benz Group passt die Höhe der zugesagten Gegenleistung nicht um die Auswirkungen aus einer signifikanten Finanzierungskomponente an, wenn bei Vertragsbeginn erwartet wird, dass die Zeitspanne zwischen der Übertragung eines zugesagten Vermögenswerts oder einer zugesagten Dienstleistung auf den Kunden und deren Bezahlung durch den Kunden nicht mehr als ein Jahr beträgt.

Die Umsatzerlöse enthalten außerdem Erlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften sowie Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Mercedes-Benz Mobility. Die aus Operating Leases generierten Erlöse werden linear über die Laufzeit der Verträge realisiert. Zudem werden am Ende der Vertragslaufzeit Verwertungserlöse generiert. Umsätze aus Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden nach der Effektivzinsmethode realisiert.

In Abhängigkeit von unterschiedlichen Marktgegebenheiten in einzelnen Ländern, den jeweiligen Produktlebenszyklen und produktabhängigen Faktoren (wie z. B. Höhe der Preisnachlässe durch Wettbewerber, Überkapazitäten, Wettbewerbsintensität und Nachfrageverhalten der Kunden) setzt die Mercedes-Benz Group unterschiedliche Programme zur Verkaufsförderung ein. Die Programme umfassen finanzielle Anreize für Händler und Kunden sowie subventionierte Leasinggebühren oder Darlehen zu reduzierten Zinssätzen, die wie folgt ausgewiesen werden:

- Die Umsatzerlöse werden abzüglich von Erlöschmälerungen, wie z. B. Skonti und Preisnachlässe, ausgewiesen.

- Sofern Darlehen unterhalb marktüblicher Zinssätze begeben werden, erfolgt der Ansatz der Forderungen in Höhe des Barwerts (unter Verwendung eines marktgerechten Zinssatzes), und die Umsatzerlöse werden um die gewährten Zinsvorteile gekürzt.
- Sofern subventionierte Leasinggebühren im Rahmen von Finance Leases vereinbart werden, wird der Umsatz aus dem Fahrzeugverkauf um die Höhe des gewährten Zinsvorteils gekürzt.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, soweit sie nach IAS 38 »Intangible Assets« nicht zu aktivieren sind, werden zum Zeitpunkt ihres Anfalls erfolgswirksam erfasst.

Fremdkapitalkosten

Fremdkapitalkosten werden im Zeitpunkt ihres Anfalls aufwandswirksam erfasst, sofern sie nicht direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines qualifizierten Vermögenswerts zugeordnet werden können und deshalb zu den Anschaffungs- oder Herstellungskosten dieses Vermögenswerts gehören. Die Abschreibungen auf die aktivierten Fremdkapitalkosten werden in den Umsatzkosten ausgewiesen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden von dem Buchwert des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Ergebnis erfasst. Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam als sonstige betriebliche Erträge erfasst, in der auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen. Zahlungswirksame Zuwendungen der öffentlichen Hand werden im Cash Flow der Geschäftstätigkeit gezeigt.

Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

In diesem Posten werden alle Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen. Er beinhaltet, neben den anteiligen Ergebnissen der

Finanzinvestitionen, auch die Ergebnisse, welche sich im Falle eines Verkaufs der Anteile oder aus der Neubewertung der Anteile bei einem Verlust des maßgeblichen Einflusses oder der gemeinsamen Beherrschung ergeben. Der Anteil der Mercedes-Benz Group an Verwässerungsgewinnen und -verlusten, die dadurch entstehen, dass der Konzern an Kapitalmaßnahmen von Beteiligungen, die nach der Equity-Methode bilanziert werden, nicht oder nur unterproportional teilnimmt, werden ebenfalls im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen berücksichtigt. Darüber hinaus beinhaltet der Posten Ergebnisse aus der Wertminderung bzw. Wertaufholung at-equity bewerteter Finanzinvestitionen.

Übriges Finanzergebnis

Im übrigen Finanzergebnis werden alle Aufwendungen und Erträge aus Finanzvorgängen gezeigt, die weder in den Zinserträgen noch in den Zinsaufwendungen bzw. bei Mercedes-Benz Mobility weder in den Umsatzerlösen noch in den Umsatzkosten enthalten sind. Zum Beispiel sind Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen für sonstige Risiken in diesem Posten enthalten.

Weiterhin sind Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Beteiligungen im übrigen Finanzergebnis enthalten, sofern diese nicht im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen werden.

Zinserträge und Zinsaufwendungen

In den Zinserträgen und Zinsaufwendungen sind Zinserträge aus Wertpapieranlagen, aus Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten sowie Zinsaufwendungen aus Schulden enthalten. Zudem gehen Zinsen und Änderungen der Marktwerte im Zusammenhang mit Zinssicherungsgeschäften sowie Erträge und Aufwendungen aus der Verteilung von Agien bzw. Disagien in diese Posten ein. Die Zinskomponenten aus leistungsbezogenen Pensionszusagen und anderen ähnlichen Verpflichtungen, den zur Deckung dieser Verpflichtungen vorhandenen Planvermögen sowie Zinsen im Zusammenhang mit Ertragsteuernachzahlungen bzw. -erstattungen sind ebenfalls unter diesen Posten ausgewiesen.

Zinserträge und Zinsaufwendungen sowie das Ergebnis aus derivativen Finanzinstrumenten werden im Zusammenhang mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft in den Umsatzerlösen bzw. Umsatzkosten ausgewiesen.

Ertragsteuern

Die Ertragsteuern umfassen sowohl die tatsächlichen Steuern vom Einkommen und Ertrag als auch die latenten Steuern.

Die tatsächlichen Ertragsteuern werden basierend auf den jeweiligen nationalen steuerlichen Ergebnissen und Vorschriften des Jahres berechnet. Darüber hinaus beinhalten die im Geschäftsjahr ausgewiesenen tatsächlichen Steuern auch Anpassungsbeträge für eventuell anfallende Steuerzahlungen bzw.

-erstattungen für noch nicht endgültig veranlagte Jahre, allerdings ohne Zinszahlungen bzw. Zinserstattungen und Strafen auf Steuernachzahlungen. Für den Fall, dass in den Steuererklärungen angesetzte Beträge wahrscheinlich nicht realisiert werden können (unsichere Steuerpositionen), werden Steuerverbindlichkeiten gebildet. Der Betrag ermittelt sich aus der bestmöglichen Schätzung der erwarteten Steuerzahlung (Erwartungswert bzw. wahrscheinlichster Wert der Steuerunsicherheit). Steuerforderungen aus unsicheren Steuerpositionen werden dann bilanziert, wenn es wahrscheinlich ist, dass sie realisiert werden können. Nur bei Bestehen eines steuerlichen Verlustvortrags oder einer ungenutzten Steuergutschrift wird keine Steuerverbindlichkeit oder Steuerforderung für diese unsicheren Steuerpositionen bilanziert, sondern stattdessen die aktive Latenz für die noch nicht genutzten steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften angepasst.

Veränderungen der aktiven und passiven latenten Steuern spiegeln sich grundsätzlich erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung in den latenten Steuern wider. Eine Ausnahme hiervon stellen die im sonstigen Ergebnis oder erfolgsneutral direkt im Eigenkapital vorzunehmenden Veränderungen dar.

Aktive und passive latente Steuern werden auf temporäre Unterschiede zwischen den steuerlichen und den bilanziellen Wertansätzen einschließlich der Unterschiede aus der Konsolidierung sowie für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge und

Steuergutschriften ermittelt. Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -vorschriften zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gültig sind oder in Kürze gelten werden. Aktive latente Steuern werden bis zu der Höhe angesetzt, in der es wahrscheinlich ist, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis zur Verfügung stehen wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können. Passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, Zweigniederlassungen und assoziierten Unternehmen sowie Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen werden dann nicht angesetzt, wenn der Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung bestimmen kann, und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflösen wird.

Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie wird ermittelt, indem der Ergebnisanteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG durch den gewogenen Durchschnitt der im Umlauf befindlichen Aktien dividiert wird. Da in den Jahren 2021 und 2020 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie in diesen Jahren dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Immaterielle Vermögenswerte

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

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

Entwicklungskosten für Fahrzeuge und Fahrzeugkomponenten werden aktiviert, wenn die Ansatzkriterien von IAS 38 erfüllt sind. Nach der erstmaligen Aktivierung wird der Vermögenswert zu

Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungen geführt. Aktivierte Entwicklungskosten beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten und werden linear über die geplante Produktlebensdauer (maximal zehn Jahre) abgeschrieben. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten sind Bestandteil der Herstellungskosten und werden denjenigen Fahrzeugen und Komponenten zugeordnet, durch die sie verursacht worden sind. Beim Verkauf der Vorräte bzw. Fahrzeuge werden sie in den Umsatzkosten berücksichtigt.

Übrige immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden grundsätzlich linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben (drei bis zehn Jahre). Die Abschreibungsdauer für immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer wird mindestens zum Ende eines jeden Geschäftsjahres überprüft. Dabei werden auch mögliche Einflüsse aus der Transformation der Automobilindustrie, insbesondere dem Übergang hin zu elektrischen Antrieben, berücksichtigt. Änderungen bezüglich der erwarteten Nutzungsdauer werden als Schätzungsänderung behandelt. Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer werden in den Funktionskosten berücksichtigt.

Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung der Nutzungsdauern der immateriellen Vermögenswerte war es aufgrund von Änderungen des vorgesehenen Übergangs hin zu vollelektrischen Fahrzeugen erforderlich, die Nutzungsdauern der aktivierten Entwicklungsleistungen zum Jahresende 2021 neu einzuschätzen und für einzelne Fahrzeugprojekte anzupassen. Diese Schätzungsänderung wird ab 1. Januar 2022 angewendet. Der erwartete positive Effekt auf das Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT) beträgt jeweils 0,2 Mrd. € für die Jahre 2022 und 2023.

Als Geschäftswert wird der Betrag, um den die Summe der übertragenen Gegenleistung im Rahmen einer Unternehmensakquisition die anteiligen Zeitwerte der einzeln identifizierbaren erworbenen Vermögenswerte und Schulden übersteigt, angesetzt. Geschäftswerte werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt.

Im Rahmen eines Kontrollerwerbs werden nicht beherrschende Anteile grundsätzlich zum entsprechenden Anteil des zu Zeitwerten bewerteten identifizierbaren Nettovermögens angesetzt.

Sachanlagen

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen angesetzt. Sofern erforderlich, werden kumulierte Wertminderungen berücksichtigt.

Die Kosten für selbst erstellte Anlagen beinhalten alle direkt zurechenbaren Einzelkosten sowie anteilig zurechenbare Gemeinkosten. Soweit relevant, beinhalten die Anschaffungs- oder Herstellungskosten die geschätzten Kosten für Abbruch und Beseitigung des Vermögenswerts und die Wiederherstellung des Standorts.

Die Nutzungsdauern, über die die Sachanlagen abgeschrieben werden, können Tabelle [D.07](#) entnommen werden.

D.07

Nutzungsdauer für Sachanlagen

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

Das Industriegeschäft des Konzerns ist durch weltweiten Konkurrenzdruck und technologische Veränderungen gekennzeichnet. Unsere kontinuierlichen Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz betreffen auch die Optimierung der Nutzung unserer Produktionsanlagen. Im Rahmen der regelmäßigen Überprüfung der Nutzungsdauern wurden diese für die planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen Ende 2020 neu eingeschätzt und teilweise verlängert.

Diese Schätzungsänderung wird seit dem 1. Januar 2021 angewendet und führte im Geschäftsjahr 2021 zu einem positiven Ergebniseffekt vor Zinsen und Steuern (EBIT) von 0,8 Mrd. €. Die Effekte sind im Wesentlichen in den Umsatzkosten enthalten und fast ausschließlich dem

berichtspflichtigen Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zuzuordnen. Die erwarteten Auswirkungen für das Jahr 2022 betragen 0,3 Mrd. €.

Leasing

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

Konzern als Leasingnehmer

Die Mercedes-Benz Group bilanziert als Leasingnehmer grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse einen Vermögenswert für das Nutzungsrecht sowie eine Leasingverbindlichkeit für die ausstehenden Leasingzahlungen.

IFRS 16 räumt jedoch ein Wahlrecht ein, für Leasingverträge mit einer Laufzeit von bis zu zwölf Monaten (kurzfristige Leasingverhältnisse) sowie für Leasingverträge über geringwertige Vermögenswerte auf eine Erfassung des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zu verzichten. Die Mercedes-Benz Group nimmt diese Wahlrechte in Anspruch. Die mit diesen Leasingverhältnissen verbundenen Leasingzahlungen werden überwiegend linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses als Aufwand erfasst.

Die in den Sachanlagen ausgewiesenen Nutzungsrechte werden bei der erstmaligen Bewertung zu Anschaffungskosten bewertet. Die Anschaffungskosten des Nutzungsrechts enthalten den Betrag aus der erstmaligen Bewertung der Leasingverbindlichkeit, zuzüglich sämtlicher Leasingzahlungen, die zu oder vor Beginn der Laufzeit des Leasingverhältnisses getätigt werden sowie der Vertragsabschlusskosten und der geschätzten Kosten für die Demontage oder Wiederherstellung des Leasinggegenstandes. Zum Abzug kommen sämtliche vom Leasinggeber bereits erhaltenen Leasinganreize.

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

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

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

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

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

Vermögenswert zum Ende der Laufzeit des Leasingverhältnisses umfassen, einschließlich der Wahrnehmung einer Kaufoption, erfolgt die Abschreibung über die wirtschaftliche Nutzungsdauer. Andernfalls wird das Nutzungsrecht über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben.

In der Folgebewertung wird der Buchwert der Leasingverbindlichkeit aufgezinnt und erfolgsneutral um die geleisteten Leasingzahlungen vermindert. Die Abschreibung des Nutzungsrechts ist gemäß IFRS 16 den Funktionskosten zugeordnet. Die Aufzinsung der Leasingverbindlichkeit erfolgt in den Zinsaufwendungen. Eine Reihe von Leasingverträgen, insbesondere von Immobilien, enthalten Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Diese Vertragskonditionen bieten dem Konzern größtmögliche Flexibilität. Bei der Bestimmung der Laufzeit des Leasingvertrags werden sämtliche Tatsachen und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung von Verlängerungs- oder Nicht-Ausübung von Kündigungsoptionen bieten. Bei der Festlegung der Laufzeit werden solche Optionen nur berücksichtigt, wenn ihre Ausübung hinreichend sicher ist.

Sale-and-Leaseback

Im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Transaktion ist zunächst anhand der Kriterien aus IFRS 15 zu prüfen, ob die Übertragung eines Vermögenswerts als Verkauf zu bilanzieren ist. Wenn die Übertragung eines Vermögenswerts die in IFRS 15 festgelegten Anforderungen für die Bilanzierung als Verkauf nicht erfüllt, wird der Vermögenswert weiterhin bilanziert und die erhaltenen Erlöse als finanzielle Verbindlichkeit gemäß IFRS 9 erfasst.

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

Konzern als Leasinggeber

Anhand der Chancen und Risiken an einem Leasinggegenstand wird beurteilt, ob dem Leasingnehmer (sogenannte Finance Leases) oder dem Leasinggeber (sogenannte Operating Leases) das wirtschaftliche Eigentum am Leasinggegenstand zuzurechnen ist.

Ein Operating Lease, d.h. das wirtschaftliche Eigentum am Fahrzeug verbleibt bei der Mercedes-Benz Group, umfasst Fahrzeuge, die der Konzern selbst herstellt und an Dritte vermietet. Zudem kann ein Operating Lease bei einem Verkauf von Fahrzeugen, bei denen der Konzern eine Rückkaufverpflichtung eingeht, zu bilanzieren sein:

- Fahrzeugverkäufe, bei denen die Mercedes-Benz Group zu einem zukünftigen Rückkauf der Fahrzeuge verpflichtet ist, werden als Operating Leases bilanziert. Dies gilt auch bei einer Kaufoption, die der Mercedes-Benz Group lediglich das Recht zum Rückkauf einräumt;
- Fahrzeugverkäufe mit einer Verkaufsoption, bei denen der Kunde den Rückkauf der Fahrzeuge vom Unternehmen verlangen kann, werden als Operating Leases bilanziert, wenn der Kunde einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung dieses Rechts hat. Anderenfalls folgt die Bilanzierung eines Verkaufs mit Rückgaberecht. Die Mercedes-Benz Group berücksichtigt verschiedene Faktoren bei der Bestimmung, ob es für einen Kunden bei Vertragsabschluss einen signifikanten wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung seines Rechts gibt. Dazu zählen das Verhältnis zwischen dem Rückkaufpreis und dem für den Zeitpunkt des Rückkaufs erwarteten Marktwert des Vermögenswertes oder historische Rückgabequoten.

Insbesondere bei Operating Lease Verträgen werden im Rahmen des Restwertmanagementprozesses auf lokaler und zentraler Ebene regelmäßig bestimmte Annahmen über das erwartete Preisniveau getroffen, auf deren Basis die Rückläufe aus Leasinggeschäften bewertet werden. Sollte aufgrund sich verändernder Marktentwicklungen eine negative Abweichung von Annahmen eintreten, besteht das Risiko niedrigerer Fahrzeugrestwerte. Die Maßnahmen zur Risikosenkung umfassen je nach Region und aktueller Marktlage grundsätzlich die kontinuierliche Marktüberwachung sowie

gegebenenfalls Preissetzungsstrategien oder absatzfördernde Maßnahmen zur Regulierung der Fahrzeugbestände. Die Prognosequalität der Markteinschätzung wird durch regelmäßige Vergleiche von internen und externen Quellen verifiziert, und die Restwertsetzung wird bei Bedarf angepasst sowie methodisch, prozessual und systemseitig weiterentwickelt.

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

Gegenstand von Operating Leases sind darüber hinaus Fahrzeuge, im Wesentlichen Konzernprodukte, die Mercedes-Benz Mobility von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erwirbt und an Endkunden vermietet. Diese Fahrzeuge werden zu (fortgeführten) Anschaffungskosten unter den vermieteten Gegenständen im Segment Mercedes-Benz Mobility ausgewiesen. Sofern diese Fahrzeuge Konzernprodukte sind und subventioniert werden, werden die Subventionen von den Anschaffungskosten abgesetzt. Nach der Umsatzrealisierung durch den Verkauf an unabhängige Händler generieren diese Konzernprodukte aufgrund der separat abgeschlossenen Leasingverträge Umsatzerlöse aus Leasingzahlungen und Verwertungserlöse. Der mit Konzernprodukten beim Verkauf an die Händler erzielte Umsatz liegt nach Einschätzung des Konzerns in der Größenordnung des entsprechenden Zugangs zum Vermietvermögen bei Mercedes-Benz Mobility. Im Jahr 2021 betrugen die Zugänge aus diesen Fahrzeugen zu den vermieteten Gegenständen bei Mercedes-Benz Mobility rund 10 (2020: rund 11) Mrd. €.

Im Fall von Finance Leases weist der Konzern Forderungen in Höhe der Nettoinvestition aus dem Leasingverhältnis unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen aus. Die Nettoinvestition in ein Leasingverhältnis ist dabei die Bruttoinvestition

(zukünftige Leasingzahlungen und nicht garantierter Restwert) abgezinst mit dem Zinssatz, der dem Leasingverhältnis zugrunde liegt.

Die vermieteten Gegenstände des Segments Mercedes-Benz Mobility umfassen Nutzfahrzeuge (produziert von Daimler Truck), die von externen Händlern oder anderen, nicht mit der Mercedes-Benz Gruppe verbundenen Dritten erworben wurden. Für diese vermieteten Gegenstände erhält Mercedes-Benz Mobility in der Regel eine Restwertgarantie von Daimler Truck im Zusammenhang mit der Verpflichtung, die jeweiligen Nutzfahrzeuge an Daimler Truck zurückzugeben. Solche vermieteten Gegenstände werden über die Vertragslaufzeit linear auf den garantierten Restwert abgeschrieben. Die Restwertgarantie hat keinen Einfluss auf die Einstufung als Operating Lease, da Daimler Truck nach der Abspaltung ein nahestehendes Unternehmen gegenüber der Mercedes-Benz Mobility darstellt.

Zusätzlich wird in einzelnen Märkten das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft für Nutzfahrzeuge von Daimler Trucks weitergeführt. Diese Fahrzeuge werden direkt von Daimler Truck erworben und an den Endkunden vermietet. Soweit eine verpflichtende Fahrzeugrückgabe vereinbart ist, besteht zwischen Mercedes-Benz Mobility und Daimler Truck ein Mietvertrag (Headlease). Der Vertrag zwischen Mercedes-Benz Mobility und dem Endkunden stellt diesbezüglich einen Untermietvertrag (Sublease) dar.

Die Bilanzierung und Klassifizierung des Sublease hängt davon ab, ob die Verträge vor oder nach der rechtlichen Abspaltung und Ausgliederung des Daimler Nutzfahrzeuggeschäfts abgeschlossen wurden. Die Leasingverträge, die vor der rechtlichen Abspaltung und Ausgliederung abgeschlossen wurden, werden als Operating Lease fortgeführt. Der Headlease wird unter den vermieteten Gegenständen als Nutzungsrecht ausgewiesen, das zum Abspaltungsstichtag mit dem beizulegenden Zeitwert erfasst wurde und in der Folge linear abgeschrieben wird. Darüber hinaus wird eine Restwertforderung gegenüber den Gesellschaften der Daimler Truck Group erfasst. Die Leasingverträge, die nach der rechtlichen Abspaltung und Ausgliederung abgeschlossen wurden, werden hingegen als Finance Leases klassifiziert und bilanziert. Dabei entspricht die Nettoinvestition in das Leasingverhältnis dem

Nutzungsrecht aus dem Headlease. Neben dem Finance Lease weist die Mercedes-Benz Mobility eine Restwertforderung in Höhe des garantierten Restwerts gegenüber der Daimler Truck Group aus. Der Headlease wird nicht separat erfasst.

Anteile an at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

Die erstmalige Erfassung von Anteilen an at-equity bewerteten Finanzinvestitionen erfolgt grundsätzlich zu Anschaffungskosten. Verliert der Konzern die Beherrschung über ein Tochterunternehmen und bezieht es in der Folge at-equity ein, so stellt der beizulegende Zeitwert der zurückbehaltenen Anteile die Anschaffungskosten dar.

Im Erwerbszeitpunkt wird eine positive Differenz zwischen den Anschaffungskosten und dem Anteil an den beizulegenden Zeitwerten der identifizierbaren Vermögenswerte und Schulden des assoziierten Unternehmens bzw. des Gemeinschaftsunternehmens ermittelt und als Geschäftswert (»Investor Level Goodwill«) angesetzt. Der Geschäftswert wird in den Buchwert der nach der Equity-Methode bilanzierten Finanzinvestition einbezogen. Wird ein zusätzlicher Anteil an einem bereits bestehenden assoziierten Unternehmen erworben und ändert sich dadurch der maßgebliche Einfluss nicht, wird nur für den zusätzlich erworbenen Anteil ein Geschäftswert ermittelt; die bisherige Finanzinvestition wird nicht neu zum beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die Mercedes-Benz Group überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob objektive Hinweise auf Wertminderungen bzw. Wertaufholungen bei at-equity bilanzierten Unternehmen vorliegen. Liegen solche Hinweise vor, ermittelt der Konzern den Wertanpassungsbedarf. Übersteigt der Buchwert den erzielbaren Betrag einer Beteiligung, wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag abgeschrieben. Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Beträge aus beizulegendem Zeitwert abzüglich der Veräußerungskosten und Nutzungswert. Eine Wertaufholung wird dann vorgenommen, wenn objektive Hinweise auf eine Werterhöhung vorliegen. Liegt eine solche Einschätzung vor, so wird der erzielbare Betrag erneut ermittelt. Eine Zuschreibung wird in dem Umfang vorgenommen, in dem sich der erzielbare

Betrag nach Vornahme der Wertminderung verändert hat und ist dabei auf den Wert begrenzt, der sich ohne Wertminderung ergeben hätte.

Zu eliminierende Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit at-equity bilanzierten Unternehmen werden erfolgswirksam gegen den Beteiligungsbuchwert verrechnet. Ergebniseffekte aus der Einbringung von Anteilen an Tochtergesellschaften in bestehende Beteiligungen, die at-equity bewertet werden, werden in die Zwischenergebniseliminierung einbezogen.

Wertminderung langfristiger nichtfinanzieller Vermögenswerte

Die Mercedes-Benz Group überprüft zu jedem Bilanzstichtag, ob Anhaltspunkte für Wertminderungen bzw. Wertaufholungen von Vermögenswerten vorliegen. Liegen solche Anzeichen vor, nimmt die Mercedes-Benz Group eine Schätzung des erzielbaren Betrags des Vermögenswerts vor. Der erzielbare Betrag wird für jeden einzelnen Vermögenswert bestimmt, es sei denn, ein Vermögenswert erzeugt Zahlungsmittelzuflüsse, die nicht weitestgehend unabhängig von denen anderer Vermögenswerte oder anderer Gruppen von Vermögenswerten (zahlungsmittelgenerierende Einheiten) sind. Für Geschäftswerte und für sonstige immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer wird mindestens einmal jährlich eine Überprüfung auf Wertminderung durchgeführt; diese erfolgt auf der Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten. Übersteigt der Buchwert eines Vermögenswerts oder einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit den erzielbaren Betrag, wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen.

Der erzielbare Betrag ist der höhere der beiden Werte aus beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten und Nutzungswert. Bei zahlungsmittelgenerierenden Einheiten bestimmt die Mercedes-Benz Group den jeweiligen erzielbaren Betrag zunächst als Nutzungswert und vergleicht diesen mit den entsprechenden Buchwerten (einschließlich Geschäftswerte). Die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten entsprechen grundsätzlich den Segmenten.

Der Nutzungswert wird durch Diskontierung erwarteter zukünftiger Zahlungsströme (Cash Flows) aus der fortgeführten Nutzung der zahlungsmittelgenerierenden

Einheiten mit einem risikoangepassten Zinssatz ermittelt. Die zukünftigen Zahlungsströme werden auf Basis der zum Zeitpunkt der Durchführung des Werthaltigkeitstests gültigen, vom Management verabschiedeten langfristigen Planung bestimmt. Diese Planung, welche den Zeitraum bis 2026 umfasst, basiert auf Erwartungen im Hinblick auf zukünftige Marktanteile, die allgemeine Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie die Profitabilität der Produkte unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Transformation der Automobilindustrie. Bei der Ableitung des Nutzungswertes findet darüber hinaus eine Risikobewertung statt, die beispielsweise Marktrisiken sowie Risiken infolge gesetzlicher und politischer Rahmenbedingungen umfasst. Die für die Planung herangezogenen Prämissen werden sowohl mit der historischen Entwicklung als auch mit externen Informationsquellen auf Plausibilität geprüft. Die gerundeten, spezifisch für die jeweilige zahlungsmittelgenerierende Einheit ermittelten, zur Diskontierung der Zahlungsströme herangezogenen risikoangepassten Zinssätze betragen gegenüber dem Vorjahr unverändert 8% nach Steuern für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Fahrzeuggeschäfts. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Mercedes-Benz Mobility wird ein gegenüber dem Vorjahr unveränderter risikoangepasster Zinssatz von 9% nach Steuern verwendet. Während für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Mercedes-Benz Mobility der Diskontierungssatz die Eigenkapitalkosten repräsentiert, liegen dem risikoangepassten Zinssatz der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Fahrzeuggeschäfts die durchschnittlichen gewichteten Kapitalkosten (WACC – Weighted Average Cost of Capital) zugrunde. Deren Ermittlung erfolgt auf Basis des Capital-Asset-Pricing-Modells (CAPM) unter Berücksichtigung der aktuellen Markterwartungen. Zur Ermittlung des risikoangepassten Zinssatzes für Zwecke des Werthaltigkeitstests werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren, Kapitalstrukturdaten sowie für den Fremdkapitalkostensatz verwendet. Nicht in den Planungsrechnungen enthaltene Perioden werden durch Ansatz eines Restwerts (Terminal Value) abgebildet, der keine Zuwächse umfasst. Bei der Ableitung des Terminal Value werden analog zum Detailplanungszeitraum auch Erwartungen hinsichtlich der Auswirkungen der Transformation der Automobilindustrie sowie mögliche regulatorische Änderungen, beispielsweise im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten, berücksichtigt. Darüber hinaus werden

verschiedene Sensitivitätsanalysen durchgeführt. Diese zeigen auf, dass auch bei gegenüber der ursprünglichen Planung ungünstigeren Prämissen für zentrale Einflussfaktoren kein Wertminderungsbedarf besteht. Ist der Nutzungswert niedriger als der Buchwert, wird zur Bestimmung des erzielbaren Betrags zusätzlich der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ermittelt.

Zu jedem Berichtsstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminderung, soweit diese sich nicht auf Geschäftswerte bezieht, nicht länger besteht oder sich vermindert haben könnte. In diesen Fällen wird eine teilweise oder vollständige Wertaufholung durchgeführt; dabei wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht. Der erhöhte Buchwert darf jedoch den Buchwert nicht übersteigen, der ermittelt worden wäre (abzüglich planmäßiger Abschreibungen), wenn in früheren Jahren kein Wertminderungsaufwand erfasst worden wäre.

Aufgegebene Aktivitäten und zur Ausschüttung oder Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen

Der Konzern weist aufgegebene Aktivitäten aus, wenn ein Unternehmensbestandteil als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmt ist oder bereits abgegangen ist und der Unternehmensbestandteil einen gesonderten wesentlichen Geschäftszweig oder geographischen Geschäftsbereich darstellt. Bei der Ausgliederung und Abspaltung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts stellte das Segment Daimler Trucks & Buses einen gesonderten wesentlichen Geschäftszweig dar und wurde nahezu vollständig als aufgegebene Aktivität eingestuft.

Der Ausweis von aufgegebenen Aktivitäten erfolgt in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowohl für die aktuelle Berichtsperiode als auch die Vergleichsperiode.

Die Mercedes-Benz Group nutzt das Wahlrecht, die Zahlungsströme aus aufgegebenen Aktivitäten nicht gesondert in der Konzern-Kapitalflussrechnung, sondern im Anhang anzugeben.

Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen als zur Ausschüttung bestimmt, wenn er sich zur Ausschüttung langfristiger Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen

verpflichtet hat und ein aktiver Plan zur Durchführung der Veräußerung von der zuständigen Managementebene beschlossen und begonnen wurde und höchstwahrscheinlich zu einer Veräußerung führt.

Der Konzern klassifiziert langfristige Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen als zur Veräußerung bestimmt, wenn der Buchwert überwiegend durch einen Verkauf und nicht durch eine fortgesetzte Nutzung realisiert wird. In diesem Fall werden die Vermögenswerte oder Veräußerungsgruppen nicht mehr planmäßig abgeschrieben, sondern mit dem niedrigeren Betrag aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bewertet. Unmittelbar vor der Klassifizierung als zur Veräußerung bestimmt werden die Vermögenswerte anhand der jeweils anzuwendenden Einzelregelungen auf einen Wertminderungsbedarf überprüft. Im Falle einer späteren Erhöhung des beizulegenden Zeitwerts abzüglich Veräußerungskosten erfolgt eine Wertaufholung; diese ist auf die zuvor für den Vermögenswert oder die Veräußerungsgruppe erfasste Wertminderung begrenzt.

Der Konzern weist die zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen grundsätzlich gesondert in der Konzernbilanz aus. Die Vorjahreswerte werden unverändert ausgewiesen.

Vorräte

Vorräte werden zum niedrigeren Wert aus historischen Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert angesetzt. Der Nettoveräußerungswert ergibt sich aus dem erwarteten Verkaufserlös abzüglich noch anfallender Kosten. Die Anschaffungs- oder Herstellungskosten von Vorräten werden grundsätzlich nach der Einzelzuordnungsmethode ermittelt und beinhalten die Kosten des Erwerbs sowie diejenigen Kosten, die dafür angefallen sind, die Vorräte an ihren derzeitigen Ort und in ihren derzeitigen Zustand zu versetzen. Bei gleichartigen Vorräten, die in einer größeren Stückzahl vorliegen und untereinander austauschbar sind, erfolgt die Zuordnung der Anschaffungs- oder Herstellungskosten nach der Durchschnittsmethode. Bei selbst erstellten unfertigen und fertigen Erzeugnissen beinhalten die Herstellungskosten auch produktionsbezogene Gemeinkosten basierend auf einer Normalauslastung.

Finanzinstrumente

Ein Finanzinstrument ist ein Vertrag, der gleichzeitig bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen Unternehmen zu einer finanziellen Verbindlichkeit oder einem Eigenkapitalinstrument führt. Als finanzielle Vermögenswerte oder finanzielle Verbindlichkeiten erfasste Finanzinstrumente werden grundsätzlich getrennt ausgewiesen. Finanzinstrumente werden erfasst, sobald die Mercedes-Benz Group Vertragspartei des Finanzinstruments wird. Bei marktüblichen Käufen oder Verkäufen von finanziellen Vermögenswerten wählt die Mercedes-Benz Group den Handelstag sowohl für die erstmalige bilanzielle Erfassung als auch für den bilanziellen Abgang.

Der erstmalige Ansatz von Finanzinstrumenten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Für die Folgebewertung werden die Finanzinstrumente einer der in IFRS 9 »Financial Instruments« aufgeführten Bewertungskategorien (finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden und finanzielle Vermögenswerte, die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden) zugeordnet. Dem Erwerb oder der Emission direkt zurechenbare Transaktionskosten werden bei der Ermittlung des Buchwerts berücksichtigt, wenn die Finanzinstrumente nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

Finanzielle Vermögenswerte

Finanzielle Vermögenswerte beinhalten insbesondere Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, Forderungen gegenüber Kreditinstituten, Kassenbestände, derivative finanzielle Vermögenswerte sowie marktgängige Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen und Finanzinvestitionen. Die Klassifizierung von Finanzinstrumenten basiert auf dem Geschäftsmodell, in welchem die Instrumente gehalten werden, sowie der Zusammensetzung der vertraglichen Zahlungsströme.

Die Festlegung des Geschäftsmodells erfolgt auf Portfolioebene und richtet sich nach der Intention des Managements sowie den Transaktionsmustern der Vergangenheit. Die Prüfung der Zahlungsströme erfolgt auf Basis der einzelnen Instrumente.

FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE, DIE ERFOLGSWIRKSAM ZUM BEIZULEGENDEN ZEITWERT BEWERTET WERDEN. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte umfassen finanzielle Vermögenswerte, deren Zahlungsströme nicht ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen. Daneben sind auch finanzielle Vermögenswerte hier enthalten, die weder dem Geschäftsmodell »Halten« noch dem Geschäftsmodell »Halten und Veräußern« zugeordnet wurden.

Ebenfalls hier enthalten sind zu Handelszwecken gehaltene Derivate (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden), die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sowie Aktien oder verzinsliche Wertpapiere, die mit der Absicht der kurzfristigen Veräußerung erworben wurden. Gewinne oder Verluste aus diesen finanziellen Vermögenswerten werden erfolgswirksam erfasst.

FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE, DIE ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET WERDEN. Finanzielle Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen und die mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen, wie z. B. Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen oder Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente (Geschäftsmodell »Halten«). Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen insbesondere Kassenbestände, Schecks, Sichteinlagen bei Banken sowie Schuldverschreibungen und Einlagezertifikate mit einer Restlaufzeit zum Anschaffungszeitpunkt von bis zu drei Monaten, die nur unwesentlichen Wertschwankungsrisiken unterliegen. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente stimmen mit dem Zahlungsmittelfonds in der Konzern-Kapitalflussrechnung überein.

Nach dem erstmaligen Ansatz werden diese finanziellen Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Anwendung der Effektivzinsmethode abzüglich Wertminderungen bewertet. Gewinne und Verluste werden im Konzernergebnis erfasst, wenn die Kredite

und Forderungen wertgemindert oder ausgebucht werden. Die Zinseffekte aus der Anwendung der Effektivzinsmethode sowie Effekte aus der Währungs-umrechnung werden ebenfalls erfolgswirksam erfasst.

FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE, DIE ERFOLGSNEUTRAL ZUM BEIZULEGENDEN ZEITWERT BEWERTET WERDEN. Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen und die sowohl mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen, als auch Verkäufe zu tätigen, bspw. um ein definiertes Liquiditätsziel zu erreichen (Geschäftsmodell »Halten und Veräußern«). Diese Kategorie enthält außerdem Eigenkapitalinstrumente, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden und für die die Option zur Erfassung von Zeitwertänderungen im sonstigen Ergebnis ausgeübt wurde.

Nach der erstmaligen Bewertung werden FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE DIESER KATEGORIE ERFOLGSNEUTRAL ZUM BEIZULEGENDEN ZEITWERT BEWERTET, wobei nicht realisierte Gewinne oder Verluste im sonstigen Ergebnis erfasst werden. Mit dem Abgang von Schuldinstrumenten dieser Kategorie werden die über das sonstige Ergebnis erfassten kumulierten Gewinne und Verluste aus der Bewertung zum beizulegenden Zeitwert erfolgswirksam erfasst. Erhaltene Zinsen aus FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN, DIE ERFOLGSNEUTRAL ZUM BEIZULEGENDEN ZEITWERT BEWERTET WERDEN, werden grundsätzlich als Zinserträge unter Anwendung der Effektivzinsmethode erfolgswirksam berücksichtigt. Zeitwertänderungen von Eigenkapitalinstrumenten, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, werden nicht erfolgswirksam erfasst, sondern bei Abgang in die Gewinnrücklage umgebucht. Dividenden werden mit Entstehung des Rechtsanspruchs auf Zahlung erfolgswirksam erfasst.

Wertminderung finanzieller Vermögenswerte

Zu jedem Bilanzstichtag wird eine Wertminderung für finanzielle Vermögenswerte, Kreditzusagen und Finanzgarantien, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, erfasst, welche die erwarteten Kreditverluste für diese Instrumente

reflektiert. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste (expected credit losses) nutzt ein dreistufiges Vorgehen zur Allokation von Wertminderungen:

Stufe 1: erwartete Kreditverluste innerhalb der nächsten zwölf Monate

Stufe 1 beinhaltet alle Verträge ohne wesentlichen Anstieg des Kreditrisikos seit der erstmaligen Erfassung und beinhaltet regelmäßig neue Verträge und solche, deren Zahlungen weniger als 31 Tage überfällig sind. Der Anteil an den erwarteten Kreditverlusten über die Laufzeit des Instruments, welcher auf einen Ausfall innerhalb der nächsten zwölf Monate zurückzuführen ist, wird erfasst.

Stufe 2: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – keine beeinträchtigte Bonität

Wenn ein finanzieller Vermögenswert nach seiner erstmaligen Erfassung eine signifikante Steigerung des Kreditrisikos erfahren hat, allerdings nicht in seiner Bonität beeinträchtigt ist, wird er der Stufe 2 zugeordnet. Als Wertminderung werden die erwarteten Kreditverluste erfasst, welche über mögliche Zahlungsausfälle über die gesamte Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts bemessen werden.

Stufe 3: erwartete Kreditverluste über die gesamte Laufzeit – bonitätsbeeinträchtigt

Wenn ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt oder ausgefallen ist, wird er der Stufe 3 zugeordnet. Als Wertminderung werden die erwarteten Kreditverluste über die gesamte Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts erfasst. Objektive Hinweise darauf, dass ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist, umfassen eine Überfälligkeit ab 91 Tagen sowie weitere Informationen über wesentliche finanzielle Schwierigkeiten des Schuldners.

Die Festlegung, ob ein finanzieller Vermögenswert eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos erfahren hat, basiert auf einer mindestens quartalsweise durchgeführten Einschätzung der Ausfallwahrscheinlichkeiten, welche sowohl externe Ratinginformationen als auch interne Informationen über die Kreditqualität des finanziellen Vermögenswerts berücksichtigen. Für

Schuldinstrumente, die nicht Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind, wird eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos maßgeblich anhand von Überfälligkeitsinformationen oder Ausfallwahrscheinlichkeiten festgestellt.

Ein finanzieller Vermögenswert wird in Stufe 2 überführt, wenn das Kreditrisiko im Vergleich zu seinem Kreditrisiko zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung signifikant angestiegen ist. Das Kreditrisiko wird auf Basis der Ausfallwahrscheinlichkeit eingeschätzt. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen bereits bei der erstmaligen Erfassung der Stufe 2 zugeordnet werden. Dementsprechend muss keine Einschätzung über eine wesentliche Erhöhung des Kreditrisikos vorgenommen werden.

Die Mercedes-Benz Group wendet die Ausnahme von der Stufenzuordnung für finanzielle Vermögenswerte mit niedrigem Kreditrisiko auf Schuldinstrumente an, die an Börsen notiert und ein Investment-Grade-Rating besitzen und ordnet diese stets der Stufe 1 zu.

In Stufe 1 und 2 wird der Effektivzinsertrag auf Basis des Bruttobuchwerts ermittelt. Sobald ein finanzieller Vermögenswert in seiner Bonität beeinträchtigt ist und der Stufe 3 zugeordnet wird, wird der Effektivzinsertrag auf Basis des Nettobuchwerts (Bruttobuchwert abzüglich Risikovorsorge) berechnet.

BEWERTUNG DER ERWARTETEN KREDITVERLUSTE. Erwartete Kreditverluste werden unter Zugrundelegung der folgenden Faktoren berechnet:

- a) Neutraler und wahrscheinlichkeitsgewichteter Betrag;
- b) Zeitwert des Geldes; und
- c) angemessene und belastbare Informationen (sofern diese ohne unangemessenen Kosten- und Zeitaufwand zur Verfügung stehen) zum Abschlussstichtag über vergangene Ereignisse, gegenwärtige Umstände und Vorhersagen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen.

Erwartete Kreditverluste werden berechnet als wahrscheinlichkeitsgewichteter Barwert aller Zahlungsausfälle über die erwartete Laufzeit des finanziellen Vermögenswerts. Bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden die erwarteten Kreditverluste über ein statistisches Modell berechnet, welches drei wesentliche Risikoparameter einbezieht: Ausfallwahrscheinlichkeit, Verlustquote bei Ausfall und Kredithöhe bei Ausfall.

Die Schätzung dieser Risikoparameter bezieht sämtliche zur Verfügung stehenden relevanten Informationen mit ein. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z. B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost Performance Index) und Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Zukunftsprognosen unter Verwendung einer Szenario-Analyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario). Die Ermittlung der Wertberichtigung für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erfolgt überwiegend auf kollektiver Basis.

Ein Finanzinstrument wird ausgebucht, wenn nach angemessener Einschätzung nicht davon auszugehen ist, dass ein finanzieller Vermögenswert ganz oder teilweise realisierbar ist, z. B. nach Beendigung des Insolvenzverfahrens oder nach gerichtlichen Entscheidungen.

Wesentliche Modifikationen (beispielsweise bei Veränderung des Barwerts der vertraglichen Zahlungsströme von 10%) von finanziellen Vermögenswerten führen ebenfalls zur Ausbuchung bei gleichzeitiger Einbuchung eines neuen finanziellen Vermögenswerts. Es wird erwartet, dass dies bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen lediglich in seltenen Fällen und unwesentlichen Umfängen auftreten kann. Sofern die Vertragsbedingungen neu verhandelt oder modifiziert werden und dies nicht zu einer Ausbuchung führt, wird der Bruttobuchwert des Vertrags neu berechnet und jede Differenz im Gewinn oder Verlust erfasst.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden saldiert und der Nettobetrag in der Konzernbilanz berichtet, sofern zum gegenwärtigen Zeitpunkt ein durchsetzbarer Rechtsanspruch besteht, die erfassten Beträge miteinander zu verrechnen, und beabsichtigt ist, entweder den Ausgleich auf Nettobasis herbeizuführen oder gleichzeitig mit der Verwertung des betreffenden Vermögenswertes die dazugehörige Verbindlichkeit abzulösen.

Finanzielle Verbindlichkeiten

Finanzielle Verbindlichkeiten enthalten insbesondere Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen, derivative finanzielle Verbindlichkeiten und andere Verbindlichkeiten.

FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN, DIE ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET WERDEN. Nach der erstmaligen Erfassung werden die finanziellen Verbindlichkeiten unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Soweit die Mercedes-Benz Group Reverse-Factoring-Vereinbarungen eingeht, bei denen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen des Lieferanten an einen Finanzintermediär übertragen werden, kann dies Ausweisänderungen der ursprünglichen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen begründen. Das wäre der Fall, wenn sich diese Verbindlichkeiten nach Art und Funktion von anderen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen unterscheiden. Infolgedessen würde ein separater Ausweis dieser Verbindlichkeiten erfolgen.

FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN, DIE ERFOLGSWIRKSAM ZUM BEIZULEGENDEN ZEITWERT BEWERTET WERDEN. Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten umfassen zu Handelszwecken gehaltene finanzielle Verbindlichkeiten. Als zu Handelszwecken gehalten werden Derivate eingestuft (einschließlich eingebetteter Derivate, die vom Basisvertrag getrennt wurden), die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Gewinne oder Verluste aus finanziellen Verbindlichkeiten, die zu Handelszwecken gehalten werden, sind erfolgswirksam im Konzernergebnis enthalten.

Derivative Finanzinstrumente und Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen

Derivative Finanzinstrumente werden bei der Mercedes-Benz Group ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken.

Eingebettete Derivate werden grundsätzlich vom Basisvertrag getrennt und separat erfasst. Eine Trennung unterbleibt, wenn der Basisvertrag ein finanzieller Vermögenswert ist, wenn der gesamte hybride Vertrag erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet wird oder wenn das eingebettete Derivat mit dem Basisvertrag eng verbunden ist.

Derivative Finanzinstrumente werden bei ihrer erstmaligen Erfassung und an jedem folgenden Bilanzstichtag mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Der beizulegende Zeitwert börsennotierter Derivate entspricht dem positiven oder negativen Marktwert. Liegen keine Marktwerte vor, werden diese mittels anerkannter finanzmathematischer Modelle berechnet, wie z. B. Discounted-Cash-Flow- oder Optionspreismodelle. Derivate werden als Vermögenswert ausgewiesen, wenn deren beizulegender Zeitwert positiv ist, und als Verbindlichkeit, wenn deren beizulegender Zeitwert negativ ist.

Wenn die Vorgaben des IFRS 9 zur Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) erfüllt sind, designiert und dokumentiert die Mercedes-Benz Group die Sicherungsbeziehung ab diesem Zeitpunkt als Fair Value Hedge, als Cash Flow Hedge oder Absicherung von Nettoinvestitionen in einen ausländischen Geschäftsbetrieb. Bei einem Fair Value Hedge wird der beizulegende Zeitwert eines bilanzierten Vermögenswerts oder einer bilanzierten Verbindlichkeit oder einer nicht bilanzierten festen Verpflichtung gesichert. Bei einem Cash Flow Hedge werden hochwahrscheinliche zukünftige Zahlungsströme aus erwarteten Transaktionen oder zu zahlende bzw. zu erhaltende schwankende Zahlungsströme im Zusammenhang mit einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit abgesichert. Die Dokumentation der Sicherungsbeziehungen beinhaltet die Ziele und Strategie des Risikomanagements, die Art

der Sicherungsbeziehung, das gesicherte Risiko, die Bezeichnung des Sicherungsinstruments und des Grundgeschäfts sowie eine Beurteilung der Effektivitätskriterien, welche die risikomindernde ökonomische Beziehung, die Auswirkungen des Kreditrisikos und die angemessene Hedge Ratio umfassen. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt.

Zeitwertänderungen von Derivaten, die nicht in eine Sicherungsbeziehung designiert wurden, werden erfolgswirksam erfasst. Bei Fair Value Hedges werden die Veränderungen der Marktbewertung derivativer Finanzinstrumente und der dazugehörigen Grundgeschäfte erfolgswirksam im Konzernergebnis erfasst. Die Zeitwertveränderungen von derivativen Finanzinstrumenten, die einem Cash Flow Hedge zugeordnet sind, werden in Höhe des hedge-effektiven Teils nach Steuern zunächst im sonstigen Ergebnis berücksichtigt.

Unter IFRS 9 können im Rahmen von Cash Flow Hedges für hochwahrscheinlich erwartete Einkaufsgeschäfte abgrenzbare Risikokomponenten als Grundgeschäfte designiert werden.

Unter IFRS 9 werden bei Cash Flow Hedges Beträge, die als effektive Sicherungsgewinne/-verluste aus den Sicherungsgeschäften im sonstigen Ergebnis erfasst wurden, aus den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente entnommen und direkt den Anschaffungskosten des Grundgeschäfts bei Einbuchung hinzugerechnet, sofern das Grundgeschäft, z. B. die erwartete Transaktion, zum Ansatz eines nichtfinanziellen Vermögenswerts oder einer nichtfinanziellen Verbindlichkeit führt.

Für andere Grundgeschäfte erfolgt bei Cash Flow Hedges die Umbuchung der kumulierten Sicherungsgewinne/-verluste aus den Sicherungsgeschäften von den Rücklagen für derivative Finanzinstrumente in die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zeitgleich mit der Ergebniswirkung der abgesicherten Grundgeschäfte. Die hedge-ineffektiven Anteile der Zeitwertveränderungen werden unmittelbar im Konzernergebnis berücksichtigt.

Bei Derivaten, die in einer Sicherungsbeziehung als Sicherungsgeschäft designiert wurden, können unter IFRS 9 bestimmte Komponenten von der Designation

ausgeschlossen und deren Änderung im beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis abgegrenzt werden. Dies kann z. B. beim Zeitwert von Optionen, beim Terminelement von Termingeschäften oder dem Cross Currency Basis Spread Anwendung finden.

Die Bilanzierung einer einzelnen Sicherungsbeziehung ist prospektiv zu beenden, wenn sie die qualifizierenden Kriterien gemäß IFRS 9 nicht mehr erfüllt. Mögliche Gründe für die Beendigung der Bilanzierung einer Sicherungsbeziehung sind unter anderem Veränderungen des designierten Grundgeschäfts, der Wegfall des ökonomischen Zusammenhangs von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument, die Veräußerung oder Beendigung des Sicherungsinstruments oder eine Änderung des dokumentierten Risikomanagementziels einer einzelnen Sicherungsbeziehung. Die kumulierten Sicherungsgewinne und -verluste aus der Absicherung von Zahlungsströmen verbleiben in den Rücklagen und werden erst bei Fälligkeit ausgebucht, wenn die abgesicherten künftigen Zahlungsströme weiterhin erwartet werden. Im anderen Fall sind die kumulierten Sicherungsgewinne und -verluste sofort erfolgswirksam auszubuchen.

Werden derivative Finanzinstrumente nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen, weil die Voraussetzungen für ein Hedge Accounting nicht oder nicht mehr erfüllt sind, werden diese als zu Handelszwecken gehalten eingestuft und zum beizulegenden Zeitwert ergebniswirksam bewertet.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung von leistungsbasierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Gesundheitsfürsorgeleistungen) erfolgt gemäß IAS 19 »Employee Benefits« nach der »Projected Unit Credit Method«. Planvermögen, die angelegt sind, um leistungsorientierte Pensionszusagen und andere ähnliche Versorgungsleistungen zu decken, werden mit den beizulegenden Zeitwerten bewertet und mit den entsprechenden Verpflichtungen verrechnet.

Der Saldo aus leistungsorientierten Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen und Planvermögen (Nettopensionsverpflichtung oder Nettopensionsvermögen) wird mit dem der Bewertung der

Bruttopensionsverpflichtung zugrundeliegenden Diskontierungzinssatz verzinst. Die daraus resultierenden Nettozinsaufwendungen bzw. -erträge werden erfolgswirksam in den Zinsaufwendungen bzw. den Zinserträgen in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Die übrigen Aufwendungen infolge der Gewährung von Pensionszusagen und anderen ähnlichen Versorgungsleistungen, die sich im Wesentlichen aus verdienten Ansprüchen des Geschäftsjahres ergeben, sind in den Funktionskosten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Abweichungen zwischen den getroffenen Annahmen und den tatsächlich eingetretenen Entwicklungen sowie Änderungen der Annahmen für die Bewertung leistungsbasierter Pensionspläne und ähnlicher Verpflichtungen führen zu versicherungsmathematischen Gewinnen und Verlusten, die sich direkt in der Konzernbilanz auswirken.

Die Abzinsungsfaktoren für die Ermittlung der Barwerte der leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen werden – fristen- und währungskongruent zu den Pensionszahlungen – auf der Grundlage von Renditen bestimmt, die am Abschlussstichtag für hochwertige, festverzinsliche Unternehmensanleihen am jeweiligen Markt erzielt werden. Für sehr lange Laufzeiten stehen keine hochwertigen, festverzinslichen Unternehmensanleihen als Vergleichsmaßstab zur Verfügung. Die entsprechenden Abzinsungsfaktoren werden mittels Extrapolation der beobachtbaren Markttrenditen entlang der Zinskurve bestimmt.

Gewinne oder Verluste aus der Kürzung oder Abgeltung eines leistungsbasierten Plans werden zum Zeitpunkt der Kürzung oder Abgeltung erfolgswirksam erfasst.

Rückstellungen für sonstige Risiken

Rückstellungen werden gebildet, wenn eine Verpflichtung gegenüber Dritten besteht und wenn der Ressourcenabfluss wahrscheinlich und der voraussichtliche Betrag der Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. Der als Rückstellung angesetzte Betrag stellt die bestmögliche Schätzung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag dar. Rückstellungen mit einer ursprünglichen Laufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Sofern die Ansatzkriterien für Rückstellungen nicht erfüllt sind und die Möglichkeit eines Zahlungsmittelabflusses bei der Erfüllung nicht unwahrscheinlich ist,

erfolgt eine Angabe als Eventualverbindlichkeit (soweit hinreichend bewertbar). Der als Eventualverbindlichkeit angegebene Betrag entspricht der bestmöglichen Schätzung der möglichen Verpflichtung zum Bilanzstichtag. Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten werden regelmäßig überprüft und bei neuen Erkenntnissen oder geänderten Umständen angepasst.

Die Rückstellung für Gewährleistungen wird zum Zeitpunkt des Verkaufs der Produkte oder bei Initiierung neuer Garantiemaßnahmen gebildet. Die Bewertung von passivierten Garantieaufwendungen basiert vorrangig auf historischen Erfahrungswerten.

Restrukturierungsrückstellungen werden im Zusammenhang mit Maßnahmen gebildet, die den Umfang oder die Art der Ausführung der Geschäftstätigkeit eines Segments oder einer Geschäftseinheit wesentlich verändern. In den überwiegenden Fällen bedingen diese Maßnahmen Leistungen anlässlich der Beendigung von Arbeitsverhältnissen und Ausgleichsleistungen an Händler und Lieferanten. Angesetzt werden Restrukturierungsrückstellungen, wenn mit der Umsetzung eines detaillierten und formellen Plans begonnen oder dieser bereits kommuniziert wurde.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

VERTRAGSVERBINDLICHKEITEN. Eine Vertragsverbindlichkeit ist die Verpflichtung eines Unternehmens, Güter oder Dienstleistungen auf einen Kunden zu übertragen, für die das Unternehmen von diesem Kunden eine Gegenleistung erhalten hat (bzw. noch zu erhalten hat).

Vertragsverbindlichkeiten ergeben sich bei der Mercedes-Benz Group insbesondere aus im Voraus bezahlten Service- und Wartungsverträgen sowie erweiterten Garantien.

RÜCKERSTATTUNGSVERBINDLICHKEITEN. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit ergibt sich, wenn die Mercedes-Benz Group von einem Kunden eine Gegenleistung erhält und erwartet, dass dem Kunden diese Gegenleistung ganz oder teilweise zurückerstattet wird. Eine Rückerstattungsverbindlichkeit wird in Höhe der Gegenleistung bewertet, die dem Unternehmen voraussichtlich nicht zusteht und somit nicht im Transaktionspreis berücksichtigt wird.

Rückerstattungsverbindlichkeiten ergeben sich bei der Mercedes-Benz Group insbesondere aus folgenden Sachverhalten:

- Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften (insbesondere Boni, Rabatte und sonstige Preisnachlässe), die im Anwendungsbereich des IFRS 15 sind und
- Verkäufe mit Rückgaberecht und Restwertgarantien.

Aktienorientierte Vergütung

Die aktienorientierte Vergütung umfasst verbindlichkeitsbasierte Vergütungspläne, deren Ausgleich durch Geldzahlungen erfolgt.

Die verbindlichkeitsbasierten Vergütungspläne werden bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag zum beizulegenden Zeitwert bewertet und die Verpflichtung wird als Rückstellung ausgewiesen, soweit die Ansprüche erdient sind. Das in der Berichtsperiode zu berücksichtigende Ergebnis entspricht der Zuführung bzw. Auflösung der Rückstellung zwischen den Bilanzstichtagen zuzüglich des in der Berichtsperiode ausbezahlten Dividendenäquivalents und wird in den Funktionskosten ausgewiesen.

Ausweis in der Konzern-Kapitalflussrechnung

Gezahlte Zinsen sowie erhaltene Zinsen und Dividenden werden dem Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit zugeordnet. Die Zahlungsströme aus kurzfristig verzinslichen Wertpapieren mit hoher Umschlaghäufigkeit und wesentlichen Beträgen werden saldiert im Cash Flow aus der Investitionstätigkeit abgebildet.

2. Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung

Im Konzernabschluss müssen zu einem gewissen Grad Schätzungen und Ermessensentscheidungen vorgenommen werden. Diese können Auswirkungen auf die Höhe und den Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten am Stichtag sowie auf die ausgewiesenen Erträge und Aufwendungen für die Berichtsperiode haben. Wesentliche Sachverhalte, die von solchen Schätzungen und Ermessensentscheidungen betroffen sind, werden im Folgenden

erläutert. Die sich tatsächlich einstellenden Beträge können von den Schätzungen und Ermessensentscheidungen abweichen; Veränderungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Konzernabschluss haben.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen aufgrund der COVID-19-Pandemie

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

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

Auswirkungen können sich insbesondere auf die Bewertung des Vorratsvermögens, der finanziellen Vermögenswerte, darunter insbesondere der Forderungen aus Finanzdienstleistungen und at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sowie bei Wertminderungstests für zahlungsmittelgenerierende Einheiten ergeben.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen aufgrund nachhaltigkeitsbezogener Aspekte

Die Mercedes-Benz Group arbeitet kontinuierlich an der Weiterentwicklung ihrer nachhaltigen Geschäftsstrategie und setzt mit der Ambition 2039 das Ziel der Klimaneutralität bis 2039. Mit dem strategischen Schritt von »Electric first« zu »Electric only« beschleunigt Mercedes-Benz die Transformation in eine emissionsfreie und softwaregetriebene Zukunft. Der Konzernabschluss berücksichtigt die wesentlichen mit der Transformation verbundenen klimabedingten Entwicklungen und Risiken, die auch die in Paris vereinbarten Klimaziele für 2050 umfassen. Schätzungen und Ermessensentscheidungen betreffen in diesem Zusammenhang insbesondere Annahmen hinsichtlich zukünftiger gesetzlicher Regelungen und Entwicklungen des Marktumfelds, die einer hohen Dynamik und damit Unsicherheiten unterliegen. Auswirkungen geänderter Schätzungen und Ermessensentscheidungen können insbesondere die Ermittlung von Wertminderungen, die geschätzten Nutzungsdauern von Vermögenswerten und damit die Höhe der jährlich zu erfassenden

Abschreibungen sowie den Ansatz von Rückstellungen, beispielsweise im Hinblick auf CO₂-Zertifikate oder Strafen, betreffen.

Werthaltigkeit von zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

Im Rahmen der Werthaltigkeitstests für nicht-finanzielle Vermögenswerte sind Einschätzungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit zu bestimmen. Dabei sind insbesondere Annahmen bezüglich der zukünftigen Zahlungsmittelzuflüsse und -abflüsse sowohl im Planungszeitraum als auch für die Zeiträume danach zu treffen. Die Einschätzungen beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, das Wachstum auf den jeweiligen Märkten sowie auf die Profitabilität der Produkte. Auf Basis der im Jahr 2021 durchgeführten Werthaltigkeitstests übersteigen die erzielbaren Beträge die Nettovermögenswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Konzerns erheblich.

Sofern bei at-equity bewerteten Finanzinvestitionen objektive Hinweise auf eine Wertminderung oder Wertaufholung vorliegen, sind ebenfalls Schätzungen und Beurteilungen vorzunehmen, um den erzielbaren Betrag zu bestimmen. In diesem Zusammenhang sind Annahmen über die künftige Geschäftsentwicklung zu treffen, um die erwarteten zukünftigen Cash Flows dieser Finanzinvestition abzuleiten. Die Buch- und Marktwerte der börsennotierten at-equity bewerteten Finanzinvestitionen können [Anmerkung 14](#) entnommen werden.

Werthaltigkeit von vermieteten Gegenständen

Der Konzern überprüft regelmäßig die wertbestimmenden Faktoren seiner vermieteten Fahrzeuge. Dabei sind vor allem die Restwerte der Fahrzeuge nach Ablauf der Leasinglaufzeit einzuschätzen, die einen wesentlichen Teil der zukünftig erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse aus vermieteten Gegenständen darstellen. Im Rahmen dessen werden Annahmen zu wesentlichen Einflussfaktoren, wie der erwarteten Anzahl der Leasing-Rüchläufer, der aktuellen Vermarktungsergebnisse sowie zukünftiger Fahrzeug-Modellwechsel getroffen. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde.

Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie z. B. historische Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten. Auf der Grundlage der ermittelten Restwerte wird die planmäßige Abschreibung festgelegt; sofern sich die Restwerterwartung verändert, führt dies entweder zur prospektiven Anpassung der planmäßigen Abschreibung oder, bei einem signifikanten Abfallen der Restwerterwartung, zu einer Wertminderung. Wird die planmäßige Abschreibung prospektiv angepasst, wirkt sich eine veränderte Restwerteinschätzung nicht unmittelbar aus, sondern verteilt sich gleichmäßig über die Restlaufzeit des Leasingvertrags.

Einbringbarkeit von Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Der Konzern schätzt regelmäßig das Ausfallrisiko seiner Forderungen aus Finanzdienstleistungen ein. In diesem Zusammenhang werden viele Faktoren berücksichtigt; diese umfassen Erfahrungswerte hinsichtlich eingetretener Kreditausfälle, die Größe und Zusammensetzung einzelner Portfolios, aktuelle wirtschaftliche Ereignisse und Rahmenbedingungen sowie die aktuellen Marktwerte bzw. die Angemessenheit der Kreditsicherheiten. Neben historischen und aktuellen Informationen über Verluste werden ebenfalls angemessene und belastbare zukunftsgerichtete Informationen über Faktoren einbezogen. Diese Informationen umfassen makroökonomische Faktoren (z. B. Wachstum des Bruttoinlandsprodukts, Arbeitslosenquote, Cost Performance Index) und Prognosen über zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Für Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden diese Zukunftsprognosen unter Verwendung einer Szenario-Analyse ermittelt (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario). Weitere externe Informationen, z. B. im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie, die nicht über die Szenarien abgebildet werden können, werden – soweit erforderlich – durch nachgelagerte Anpassungen in die Bewertung mit einbezogen. Sollten sich Einschätzung und Beurteilung dieser Faktoren ändern, beeinflusst dies die Höhe der zu bildenden Wertberichtigungen und wirkt sich auf das Konzernergebnis aus. Für weitere Informationen siehe auch [Anmerkungen 15](#) und [34](#).

Produktgarantien

Die Bilanzierung von Rückstellungen für Produktgarantien ist grundsätzlich mit vielen Einschätzungen verbunden.

Der Konzern gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien in Abhängigkeit der jeweiligen Produkte und Marktgegebenheiten. Rückstellungen für Produktgarantien werden grundsätzlich zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs oder bei Einführung neuer Arten von Produktgarantien gebildet. Um die Rückstellungshöhe zu bestimmen, müssen Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle sowie möglicher Rückrufaktionen pro Baureihe getroffen werden. Diese Einschätzungen basieren auf Erfahrungswerten hinsichtlich in der Vergangenheit erfolgter Schadensanfälligkeiten bzw. -verläufe. Ferner umfassen die Einschätzungen Annahmen über die Höhe der potenziellen Reparaturkosten pro Fahrzeug und die Auswirkungen möglicher Zeit- oder Kilometerbeschränkungen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst.

Weitere Informationen zu Rückstellungen für sonstige Risiken können [Anmerkung 24](#) entnommen werden.

Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen und behördlichen Untersuchungen konfrontiert, die eine große Bandbreite von Themen betreffen. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von der Mercedes-Benz Group ausgehen, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadenersatzzahlungen, Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen, Bußgelder oder sonstige kostenintensive Maßnahmen ergeben. Rechtsstreitigkeiten oder behördlichen Untersuchungen liegen häufig komplexe rechtliche Fragestellungen zugrunde und sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Entsprechend ist die Beurteilung, ob zum Stichtag eine gegenwärtige Verpflichtung als Ergebnis eines Ereignisses in der Vergangenheit besteht, ob ein zukünftiger Mittelabfluss wahrscheinlich und die Verpflichtung verlässlich schätzbar ist, in einem erheblichen Maß mit Einschätzungen durch das Management verbunden. Die Mercedes-Benz Group beurteilt den jeweiligen Stand

eines Verfahrens regelmäßig, auch unter Einbeziehung externer Anwälte. Es ist daher möglich, dass die Höhe der Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren aufgrund neuer erwarteter Entwicklungen angepasst werden muss. Veränderungen von Schätzungen und Prämissen können eine wesentliche Auswirkung auf die künftige Ertragslage des Konzerns haben. Es ist auch möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder der Konzern zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet wurden. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow der Mercedes-Benz Group in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, erwartet der Konzern aus sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach derzeitiger Einschätzung keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns. Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren können [Anmerkung 31](#) entnommen werden.

Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Ermittlung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sowie die damit zusammenhängenden Pensionsaufwendungen basieren auf versicherungsmathematischen Modellen. Den Bewertungen liegen dabei unterschiedliche Annahmen wie aktuelle versicherungsmathematisch entwickelte Wahrscheinlichkeiten (u.a. Abzinsungsfaktoren, Anstieg der Lebenshaltungskosten), Annahmen über die künftige Fluktuation in Abhängigkeit von Alter und Dienstjahren oder auch erfahrungsbedingte Annahmen über die Eintrittswahrscheinlichkeit von Rentenzahlungen, Ratenzahlung oder Kapitalauszahlung zugrunde. Aufgrund veränderter Markt- und Konjunkturverhältnisse können die den Einflussfaktoren zugrunde gelegten Wahrscheinlichkeiten von aktuellen Entwicklungen abweichen. Mittels Sensitivitätsanalysen werden die finanziellen Auswirkungen der Abweichungen bei den wesentlichen Faktoren ermittelt. Weitere Informationen können [Anmerkung 23](#) entnommen werden.

Ertragsteuern

Die Berechnung der Ertragsteuern der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen basiert auf den in den einzelnen Ländern gültigen Gesetzen und Verordnungen. Die im Abschluss dargestellten

Steuerpositionen unterliegen wegen ihrer Komplexität möglicherweise einer abweichenden Interpretation durch Steuerpflichtige einerseits und lokale Finanzbehörden andererseits. Abweichende Interpretationen können sich insbesondere im Zusammenhang mit dem Ansatz und der Bewertung von Bilanzpositionen sowie der steuerlichen Würdigung von Aufwendungen und Erträgen ergeben. Für die Ermittlung von aktiven latenten Steuern sind die künftig zu versteuernden Einkommen sowie die Zeitpunkte, zu denen die aktiven latenten Steuern realisiert werden, einzuschätzen. Dabei werden unter anderem die geplanten Ergebnisse aus der operativen Geschäftstätigkeit, die Ergebniswirkungen aus der Umkehrung von zu versteuernden temporären Differenzen sowie realisierbare Steuerstrategien mitberücksichtigt. Da künftige Geschäftsentwicklungen unsicher sind und sich teilweise der Steuerung durch den Konzern entziehen, sind die zu treffenden Annahmen im Zusammenhang mit der Bilanzierung von aktiven latenten Steuern in erheblichem Maß mit Unsicherheiten verbunden. Die Mercedes-Benz Group beurteilt zu jedem Bilanzstichtag die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern auf Basis der geplanten steuerpflichtigen Einkommen in künftigen Geschäftsjahren. Aktive latente Steuern werden nur dann angesetzt, wenn davon ausgegangen werden kann, die künftigen Steuervorteile mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50% realisieren zu können. Weitere Informationen enthält [Anmerkung 10](#).

3. Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts

Am 30. Juli 2021 hat der Vorstand der Daimler AG mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Abspaltung und Ausgliederung wesentlicher Umfänge des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses einschließlich des dazugehörigen Finanzdienstleistungsgeschäfts (Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft) beschlossen. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 1. Oktober 2021 haben die Aktionäre der Daimler AG dem Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag mehrheitlich zugestimmt.

Mit Vollzug der Abspaltung und Ausgliederung durch die Eintragung in das Handelsregister am 9. Dezember 2021 sind die Aktionäre der Daimler AG zu 65 % an der neu

gegründeten Daimler Truck Holding AG beteiligt. Seit 10. Dezember 2021 notiert die Daimler Truck Holding AG als oberstes Mutterunternehmen des eigenständigen Daimler Truck-Konzerns an der Börse.

Die Mercedes-Benz Group hält zum 31. Dezember 2021 einen Minderheitsanteil von 35 % an der Daimler Truck Holding AG. Ein beherrschender Einfluss der Mercedes-Benz Group AG besteht seit der Eintragung der Abspaltung und Ausgliederung in das Handelsregister am 9. Dezember 2021 auf Basis der im Zusammenhang mit der Transaktion abgeschlossenen Verträge nicht mehr. Die Anteile werden nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen und als nicht den Segmenten zugeordnete Beteiligung in der Überleitung der berichtspflichtigen Segmente zum Konzern dargestellt.

Im Januar 2022 wurden rund 5 % der Anteile an der Daimler Truck Holding AG an den Daimler Pension Trust e.V. übertragen und in die Pensions-Planvermögen eingebracht. Weitere Informationen dazu finden sich in [Anmerkung 41](#).

Auswirkungen der Abspaltung und Ausgliederung auf die Berichterstattung

In der **Konzernbilanz** sind die bis zur Abspaltung und Ausgliederung als zur Ausschüttung bestimmten Vermögenswerte und Schulden im Rahmen der Entkonsolidierung zum 9. Dezember 2021 abgegangen. Weitere Vermögenswerte und Schulden des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts, die im Jahr 2022 übertragen werden sollen, werden zum 31. Dezember 2021 als zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden dargestellt. Die Bilanzwerte des Vorjahres werden gemäß IFRS entsprechend der bisherigen Darstellungsweise ausgewiesen.

In der **Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung** werden die fortgeführten Aktivitäten dargestellt; der Ausweis des Ergebnisses der aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern, erfolgt in einer gesonderten Zeile nach dem Konzernergebnis aus fortgeführten Aktivitäten. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Soweit nicht gesondert gekennzeichnet, beziehen sich die im Konzernanhang dargestellten Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung auf die fortgeführten Aktivitäten. In der

Segmentberichterstattung wird das bisherige Segment Daimler Trucks & Buses in der Überleitung der berichtspflichtigen Segmente zum Konzern ausgewiesen.

Eliminierungen aus Transaktionen zwischen fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten werden den aufgegebenen Aktivitäten zugeordnet. Bei Übertragungen von Anlagevermögen wird die Eliminierung der veräußernden Aktivität zugeordnet.

In der **Konzern-Kapitalflussrechnung** werden für den Berichts- und Vorjahreszeitraum die konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten dargestellt.

Im Rahmen der Entkonsolidierung abgegangene Vermögenswerte und Schulden (zur Ausschüttung bestimmt)

Für wesentliche Umsfänge des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses waren die Beteiligungen oder Geschäftsaktivitäten des Segments vor dem Zeitpunkt des Wirksamwerdens der Abspaltung und Ausgliederung bereits rechtlich der Daimler Truck AG zugeordnet. Im Rahmen der Abspaltung und Ausgliederung wurde auch das Finanzdienstleistungsgeschäft aufgeteilt. Ein Teil des im Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft enthaltenen Finanzdienstleistungsgeschäfts wurde ebenfalls bereits vor der Abspaltung und Ausgliederung übertragen. Diese Umsfänge, die den größten Teil der Vermögenswerte und Schulden des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses und Teile des Segments Mercedes-Benz Mobility enthalten, wurden mit der Zustimmung von Vorstand und Aufsichtsrat für die Transaktion ab dem 30. Juli 2021 bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung als zur Ausschüttung bestimmt klassifiziert und wurden mit Vollzug der Transaktion entkonsolidiert.

Die planmäßigen Abschreibungen und die At-equity-Bewertung der seit dem 30. Juli 2021 als zur Ausschüttung bestimmten langfristigen Vermögenswerte wurden ab dem Zeitpunkt ihrer Klassifizierung nicht weiter fortgeführt.

Der Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts der 65 % der Anteile an der Daimler Truck Holding AG (im Folgenden: Abspaltungsverbindlichkeit) liegt ein Gutachten eines unabhängigen, sachverständigen Dritten zugrunde (Level 3 der Hierarchielevel von

beizulegenden Zeitwerten). Der beizulegende Zeitwert der Abspaltungsverbindlichkeit beläuft sich auf 16.253 Mio. €. Die verbleibenden 35 % der Anteile wurden mit 8.752 Mio. € bewertet. Die auf die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG entfallenden ausbuchten Nettobuchwerte betragen 15.125 Mio. €. Diese enthalten bisher eliminierte und nunmehr durch die Entkonsolidierung zu bilanzierende Vermögenswerte und Schulden.

Nach Abzug der direkt zurechenbaren Transaktionskosten von 132 Mio. € und einer aufwandswirksamen Realisierung von übrigen Rücklagen von 532 Mio. € (einschließlich Währungskursverluste von 544 Mio. €) ergab sich ein Gewinn aus der Abspaltung und Ausgliederung von 9.216 Mio. €. Der Gewinn wurde anhand der Aufteilung des beizulegenden Zeitwertes des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts auf die jeweils abgehenden Umsfänge der Segmente aufgeteilt. Der Gewinn aus der Abspaltung und Ausgliederung der Umsfänge des ehemaligen Segments Daimler Trucks & Buses ist mit 9.998 Mio. € (nach Transaktionskosten) im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten enthalten. Der Verlust aus den Umsfängen von Mercedes-Benz Mobility ist mit 782 Mio. € (nach Transaktionskosten) in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen der fortgeführten Aktivitäten ausgewiesen.

Der auf den verbleibenden Anteil von 35 % an der Daimler Truck Holding AG entfallende Gewinn beträgt 3.458 Mio. €.

Die Buchwerte der ausbuchten konsolidierten Vermögenswerte bzw. Schulden zum Zeitpunkt des Abgangs sind aus Tabelle [7 D.08](#) ersichtlich. Die Ausbuchung wurde als nicht zahlungswirksame Transaktion dargestellt.

D.08

Abgegangene Vermögenswerte und Schulden Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft

in Millionen €

Immaterielle Vermögenswerte	1.773
Sachanlagen	8.058
Vermietete Gegenstände	3.887
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15.759
At-equity bewertete Finanzinvestitionen	1.406
Vorräte	8.132
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.354
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.489
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	145
Übrige finanzielle Vermögenswerte	1.070
Übrige Vermögenswerte	2.868
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2.636
Rückstellungen für sonstige Risiken	4.662
Finanzierungsverbindlichkeiten	7.801
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.879
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	2.724
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten	3.344
Sonstige Schulden	1.504

Im Rahmen der Entkonsolidierung gingen **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** von 5.489 Mio. € ab. Darin enthalten ist eine auf Basis der vertraglichen Regelungen im Rahmen einer Kapitalerhöhung erfolgte Stärkung der Liquidität und des Eigenkapitals des Daimler Truck-Konzerns.

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden

Vor allem Teile des Finanzdienstleistungsgeschäft im Zusammenhang mit dem Nutzfahrzeuggeschäft werden erst im Jahr 2022 oder in Folgejahren an die Daimler Truck Holding AG oder deren Tochterunternehmen übertragen. Zudem werden in einzelnen Ländern operative Beteiligungen oder Geschäftsaktivitäten des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses erst ab dem Jahr 2022 übertragen oder an externe Dritte veräußert. Diese Geschäftsaktivitäten werden, soweit die Kriterien des IFRS 5 für die einzelnen Transaktionen erfüllt sind, seit dem 30. Juli 2021 als zur Veräußerung bestimmte

Vermögenswerte und Schulden ausgewiesen. Die zum 31. Dezember 2021 in der Konzernbilanz zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden sind in Tabelle [D.09](#) dargestellt.

Die planmäßigen Abschreibungen und die At-equity-Bewertung der seit dem 30. Juli 2021 als zur Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerte werden ab dem Zeitpunkt der Klassifizierung nicht weiter fortgeführt.

D.09

Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte und Schulden Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft

31. Dezember 2021

in Millionen €

Vermietete Gegenstände	533
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	2.228
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	62
Übrige finanzielle Vermögenswerte	179
Übrige Vermögenswerte	140
Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte	3.142
Finanzielle Verbindlichkeiten	107
Übrige Schulden	62
Zur Veräußerung bestimmte Schulden	169

Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten

Das Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern, setzt sich aus dem Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten und aus dem Gewinn aus der Abspaltung und Ausgliederung der aufgegebenen Aktivitäten nach direkt zugehörigen Transaktionskosten zusammen. Tabelle [D.10](#) zeigt die Zusammensetzung des Ergebnisses aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern.

Das **Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten** enthält die Erträge und Aufwendungen im Zusammenhang mit Vermögenswerten und Schulden des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses, die abgespalten wurden oder als zur Veräußerung bestimmt sind. Die Aufwendungen umfassen auch die dem Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeiten der aufgegebenen Aktivitäten zurechenbaren, mit

der Abspaltung und Ausgliederung verbundenen Kosten von 132 Mio. € sowie die Realisierung von Währungs-kursverlusten von 110 Mio. €. Es sind keine Umsfänge anderer Segmente – insbesondere Mercedes-Benz Mobility – enthalten, da diese Geschäftsaktivitäten keinen gesonderten, wesentlichen Geschäftsbereich darstellen.

Die Ertragsteuern werden dem Steuersubjekt bzw. gemäß den geltenden Steuerumlageverfahren zugeordnet. Die **Ertragsteuern aus der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten** beinhalten im Wesentlichen die Steueraufwendungen auf das positive Vorsteuerergebnis der ausländischen Gesellschaften. Aufgrund der geltenden ertragsteuerlichen Organschaft ist für die inländischen Gesellschaften weitestgehend kein Steueraufwand oder –ertrag enthalten. Die Steuerquote beläuft sich auf 20,7 % (2020: 105,7 %).

Das **Abgangsergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten** enthält den **Gewinn aus der Abspaltung und Ausgliederung** der Vermögenswerte und Schulden des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses von 9.998 Mio. €, der um die direkt zurechenbaren Transaktionskosten von 100 Mio. € sowie die aufwandswirksame Realisierung von übrigen Rücklagen von 150 Mio. € gemindert ist (vgl. Zeile sonstige betriebliche Erträge in Tabelle [7 D.10](#)). Der Verlust aus der Abspaltung und Ausgliederung der Umsfänge aus dem Segment Mercedes-Benz Mobility ist in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen der fortgeführten Aktivitäten ausgewiesen.

D.10

Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern

	2021	2020
in Millionen €		
Umsatzerlöse ¹	34.078	32.531
Funktionskosten	-31.404	-31.525
Sonstige betriebliche Erträge	10.342	-362
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-189	-151
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	144	50
Übriges Finanzergebnis	70	-31
EBIT	13.041	512
Zinsergebnis	-77	-130
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	12.964	382
Ertragsteuern	-618	-404
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	12.346	-22
Davon Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern ²	2.966	382
Ertragsteuern	-614	-404
Davon Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	2.352	-22
Davon Gewinn aus Abspaltung und Ausgliederung, nach Transaktionskosten	9.998	-
Ertragsteuern	-4	-
Davon Abgangsergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, nach Steuern	9.994	-

- Die Umsatzerlöse enthalten Eliminierungen zwischen den fortgeführten und den aufgegebenen Aktivitäten. Die Umsatzerlöse des ehemaligen Segments Daimler Trucks & Buses belaufen sich auf 36.219 Mio. €.
- Im Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern, wurden im Unterschied zum EBIT des ehemaligen Segments Daimler Trucks & Buses die planmäßigen Abschreibungen und die At-equity-Bewertung nicht weiter fortgeführt.

Erläuterungen zur Konzern-Kapitalflussrechnung

Die Konzern-Kapitalflussrechnung zeigt die Summe aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten. Die Cash Flows aus aufgegebenen Aktivitäten ermitteln sich als Differenz zwischen den konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten und den konsolidierten Cash Flows aus fortgeführten Aktivitäten unter Berücksichtigung aller Eliminierungsbuchungen zwischen den fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in den aufgegebenen Aktivitäten. Die Darstellung

erfolgt insofern nicht unter Betrachtung der Liefer- und Leistungsbeziehung nach der Abspaltung und Ausgliederung.

Tabelle [7 D.11](#) zeigt die Überleitung des Ergebnisses vor Ertragsteuern aus fortgeführten Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten in der Konzern-Kapitalflussrechnung.

Die einzelnen Cash Flows werden in Tabelle [7 D.12](#) dargestellt.

D.11

Überleitung zum Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten

	2021	2020
in Millionen €		
Ergebnis aus fortgeführten Aktivitäten, vor Steuern	15.811	5.957
Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten, vor Steuern	12.964	382
Ergebnis vor Ertragsteuern aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	28.775	6.339

D.12

Cash Flows aus aufgegebenen und fortgeführten Aktivitäten

	2021			2020		
	Cash Flow aus aufgegebenen Aktivitäten	Cash Flow aus fortgeführten Aktivitäten	Cash Flow Gesamt	Cash Flow aus aufgegebenen Aktivitäten	Cash Flow aus fortgeführten Aktivitäten	Cash Flow Gesamt
in Millionen €						
Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit	987	23.562	24.549	1.891	20.441	22.332
Cash Flow aus der Investitionstätigkeit	3.548	-9.774	-6.226	-707	-5.714	-6.421
Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit	-744	-18.315	-19.059	-521	-10.226	-10.747

4. Konsolidierungskreis

Zusammensetzung des Konzerns

Die Zusammensetzung des Konzerns zeigt die Tabelle [D.13](#). Im Rahmen der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts sind 136 Gesellschaften im Jahr 2021 abgegangen.

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

Eine detaillierte Zusammensetzung der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und des Anteilsbesitzes der Mercedes-Benz Group gemäß § 313 HGB wird in der Anteilsbesitzliste dargestellt. Weitere Informationen hierzu sind in [Anmerkung 42](#) enthalten.

Strukturierte Unternehmen

Bei den strukturierten Unternehmen im Konzern handelt es sich um Vermietungsgesellschaften, Asset-Backed-Securities (ABS) Gesellschaften und Spezialfonds. Gegenstand der Vermietungsgesellschaften ist im Wesentlichen der Erwerb sowie die Vermietung und Verwaltung von Vermögenswerten. Die ABS-Gesellschaften werden insbesondere zur Refinanzierung des Konzerns genutzt. Im Regelfall werden Forderungen aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft an strukturierte Unternehmen übertragen. Diese refinanzieren den Kaufpreis über die Ausgabe von Wertpapieren. Die Spezialfonds werden insbesondere zur Diversifikation der Kapitalanlagestrategie aufgelegt.

Zum Bilanzstichtag bestehen im Konzern Beziehungen zu 34 (2020: 27) beherrschten strukturierten Unternehmen, von denen alle vollkonsolidiert werden.

Darüber hinaus unterhält der Konzern Beziehungen zu einem (2020: 8) nicht beherrschten strukturierten Unternehmen.

Veräußerung von Anteilen an Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.

Im Dezember 2020 hat der Konzern beschlossen, Anteile an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. zu veräußern. In diesem Zusammenhang wurden die vertraglichen Vereinbarungen im vierten Quartal 2021 abgeschlossen. Im Jahr 2021 sind die Vermögenswerte und Schulden der Gesellschaft als zur Veräußerung gehalten eingestuft. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögenslage der Mercedes-Benz Group erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte (0,3 Mrd. €) und Schulden (0,2 Mrd. €). Aufgrund des Wirksamwerdens eines Teils der abgeschlossenen Vereinbarungen weist der Konzern im Jahr 2021 Aufwendungen vor Steuern von 96 Mio. € aus, die im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans enthalten sind.

Mit Wirksamwerden der übrigen Vereinbarungen im Januar 2022 gibt der Konzern die Beherrschung über die Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. auf und wird den noch verbleibenden Anteil von 33,3% an der Gesellschaft zukünftig nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbeziehen. Als Folge erwartet der Konzern im ersten Quartal 2022 einen Ertrag von rund 0,4 Mrd. €, der dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordnet wird.

Gründung des Brennstoffzellen-Joint Ventures **cellcentric**

Die Volvo Group und die Daimler Truck AG haben im November 2020 eine verbindliche Vereinbarung zur Gründung eines gemeinsamen Unternehmens für die Brennstoffzellen-Aktivitäten unterzeichnet. Die Transaktion wurde am 1. März 2021 vollzogen. In 2020 hatte der Konzern die Vermögenswerte und Schulden der konzernweiten Brennstoffzellen-Aktivitäten in der Gesellschaft Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG, einem 100% Tochterunternehmen der Daimler Truck AG, gebündelt. Die Volvo Group hat mit Vollzug der Transaktion 50% der Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG für einen Kaufpreis von 639 Mio. € erworben. Beide Unternehmen haben vereinbart, die Gesellschaft in cellcentric GmbH & Co. KG (cellcentric) mit Sitz in Nabern, Deutschland, umzubenennen.

Mit Vollzug der Transaktion entstand im März 2021 ein positives Ergebnis vor Steuern von 1.215 Mio. €, von denen 624 Mio. € insbesondere auf die Neubewertung der zum damaligen Zeitpunkt von der Mercedes-Benz Group gehaltenen Anteile an dieser Gesellschaft entfallen und ein Zahlungsmittelzufluss von 634 Mio. €. Das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans weist einen Ertrag von 604 Mio. € in den sonstigen betrieblichen Erträgen aus. Der dem ehemaligen Segment Daimler Trucks & Buses zuzurechnende Anteil von 611 Mio. € wird im Ergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten ausgewiesen.

D.13

Zusammensetzung des Konzerns

	31. Dezember	
	2021	2020
Konsolidierte Tochterunternehmen	281	381
Inland	48	62
Ausland	233	319
Nicht konsolidierte Tochterunternehmen	70	82
Inland	29	37
Ausland	41	45
Anteilmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten	1	1
Inland	-	-
Ausland	1	1
At-equity bewertete gemeinschaftliche Tätigkeiten	-	1
Inland	-	-
Ausland	-	1
At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen	9	15
Inland	4	4
Ausland	5	11
At-equity bewertete assoziierte Unternehmen	11	17
Inland	4	4
Ausland	7	13
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen	24	31
Inland	12	13
Ausland	12	18
Gesamt	396	528

5. Umsatzerlöse

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

Die Umsatzerlöse aus Verträgen mit Kunden (Umsatzerlöse IFRS 15) sind nach den beiden Kategorien Art der Produkte und Dienstleistungen und geographische Regionen aufgegliedert und in Tabelle [7 D.14](#) dargestellt. Die Kategorie Art der Produkte und Dienstleistungen entspricht den berichtspflichtigen Segmenten.

Die Sonstigen Umsatzerlöse enthalten im Wesentlichen Umsatzerlöse aus Vermiet- und Leasinggeschäften von 11.915 (2020: 12.157) Mio. €, Zinsen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft bei Mercedes-Benz Mobility von 5.171 (2020: 5.240) Mio. € sowie Effekte aus der Währungssicherung. Die Zinsen aus Finanzdienstleistungen enthalten Finanzerträge auf die Nettoinvestitionen in Leasingverhältnisse von 914 (2020: 1.518) Mio. €.

Die Umsatzerlöse IFRS 15 beinhalten Umsatzerlöse von 2.434 (2020: 2.295) Mio. €, die zum 31. Dezember 2020 in den Vertragsverbindlichkeiten enthalten waren und Umsatzerlöse aus Leistungsverpflichtungen von 339 (2020: 347) Mio. €, die in früheren Perioden erfüllt oder teilweise erfüllt worden sind.

Zum 31. Dezember 2021 wird erwartet, dass zukünftig Umsatzerlöse von 6.170 (2020: 5.653) Mio. € aus zum Ende der Berichtsperiode nicht (oder teilweise nicht) erfüllten Leistungsverpflichtungen innerhalb der nächsten drei Jahre realisiert werden. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um langfristige Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantieverträge. Nicht enthalten sind verbleibende Leistungsverpflichtungen aus Kundenverträgen, die eine erwartete ursprüngliche Laufzeit von maximal einem Jahr haben. Zur Bestimmung der ursprünglichen Laufzeit eines kombinierten Vertrages werden darin enthaltene langfristige Leistungsverpflichtungen, die im Verhältnis zum Gesamtvertragsvolumen von untergeordneter Bedeutung sind, nicht berücksichtigt.

Der Umsatzanstieg der Mercedes-Benz Group war insbesondere auf die deutlich verbesserte Absatzstruktur im Geschäftsfeld Mercedes-Benz Cars & Vans zurückzuführen.

Die Zusammensetzung der Umsatzerlöse nach Segmenten ist in Tabelle [7 D.92](#) und nach Regionen in Tabelle [7 D.96](#) in [Anmerkung 35](#) dargestellt.

D.14

Umsatzerlöse

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Mercedes-Benz Mobility	Summe Segmente	Sonstiges ¹	Mercedes-Benz Group
in Millionen €					
2021					
Europa	43.988	4.725	48.713	-1.011	47.702
Nordamerika	20.623	6.421	27.044	-2	27.042
Asien	37.787	191	37.978	-25	37.953
Übrige Märkte	4.218	114	4.332	136	4.468
Umsatzerlöse IFRS 15	106.616	11.451	118.067	-902	117.165
Sonstige Umsatzerlöse	3.032	16.490	19.522	-2.794	16.728
Umsatzerlöse gesamt	109.648	27.941	137.589	-3.696	133.893
	Mercedes-Benz Cars & Vans	Mercedes-Benz Mobility	Summe Segmente	Sonstiges ¹	Mercedes-Benz Group
in Millionen €					
2020					
Europa	42.507	4.929	47.436	-1.276	46.160
Nordamerika	17.598	5.679	23.277	-509	22.768
Asien	31.871	174	32.045	-23	32.022
Übrige Märkte	3.468	132	3.600	167	3.767
Umsatzerlöse IFRS 15	95.444	10.914	106.358	-1.641	104.717
Sonstige Umsatzerlöse	3.132	16.785	19.917	-2.856	17.061
Umsatzerlöse gesamt	98.576	27.699	126.275	-4.497	121.778

¹ Sonstiges enthält Eliminierungen und die nach Abspaltung und Ausgliederung in der Mercedes-Benz Group verbleibenden Umfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts, die nicht unter aufgegebenen Aktivitäten ausgewiesen werden. Die Umsatzerlöse IFRS 15 enthalten 438 Mio. € (2020: 338 Mio. €) für die in der Mercedes-Benz Group verbleibenden Umfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts.

6. Funktionskosten

Umsatzkosten

Die Aufgliederung der Umsatzkosten ist in Tabelle [D.15](#) dargestellt.

D.15

Umsatzkosten

	2021	2020
in Millionen €		
Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse	-88.942	-85.017
Abschreibungen auf vermietete Gegenstände	-7.448	-8.423
Refinanzierungskosten bei Mercedes-Benz Mobility	-2.009	-2.620
Wertminderungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-188	-766
Übrige Umsatzkosten	-4.631	-4.766
	-103.218	-101.592

Im Vorjahr waren die Umsatzkosten vor allem durch die Produktions- und Kostenanpassungen als Reaktion auf die COVID-19-Pandemie beeinflusst.

Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten von 1.945 (2020: 1.696) Mio. € sind Bestandteil des Aufwands der abgesetzten Erzeugnisse.

Im Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse sind unter anderen Aufwendungen im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen enthalten. Darüber hinaus umfassen diese auch Kostenoptimierungsprogramme zur Reduktion der Fixkosten (siehe Tabelle [D.16](#)).

Im Jahr 2020 belasteten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anpassung und Neuausrichtung der Kapazitäten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans von 871 Mio. € den Aufwand der abgesetzten Erzeugnisse. Im Segment Mercedes-Benz Mobility belasteten im Vorjahr erhöhte Aufwendungen für Kreditrisikovorsorgen sowie die Wertminderung einer Softwarelösung im Rahmen der Optimierung der IT-Architektur die Umsatzkosten.

Vertriebskosten

Die Vertriebskosten beliefen sich im Jahr 2021 auf 9.194 (2020: 8.966) Mio. €. Sie umfassen die angefallenen Vertriebs Einzel- und -gemeinkosten und setzen sich aus Personal-, Material- und übrigen Vertriebskosten zusammen.

Allgemeine Verwaltungskosten

Im Jahr 2021 betrugen die Kosten der allgemeinen Verwaltung 2.808 (2020: 2.507) Mio. €. Sie enthalten die Aufwendungen, die nicht der Produktion, dem Vertrieb und der Forschung und Entwicklung zuzuordnen sind, und beinhalten Personalaufwendungen, Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie übrige Verwaltungskosten.

Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten

Die Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten lagen im Jahr 2021 bei 5.467 (2020: 4.839) Mio. € und enthalten überwiegend Personal- und Materialkosten.

In allen Funktionskostenbereichen wirkten sich Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen im Zusammenhang mit den im Dezember 2019 mit dem Gesamtbetriebsrat der damaligen Daimler AG vereinbarten Maßnahmen zur Kostensenkung und sozialverträglichen Arbeitsplatzreduzierung aus. Die Aufwendungen entfallen mit 463 Mio. € (2020: 605 Mio. €) im Wesentlichen auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans. Tabelle [D.16](#) gibt einen Überblick über die Zusammensetzung dieser Aufwendungen.

D.16

Aufwendungen aus Kostenoptimierungsprogrammen

	2021	2020
in Millionen €		
Umsatzkosten	-325	-336
Vertriebskosten	-121	-239
Allgemeine Verwaltungskosten	-139	-194
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	-99	-142
	-684	-911

Personalaufwand und durchschnittliche Anzahl Beschäftigte

Der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 2021 enthaltene Personalaufwand für die fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten beträgt 22.888 (2020: 21.848) Mio. €. Darin sind Löhne und Gehälter von 18.528 (2020: 17.622) Mio. €, Kosten der sozialen Sicherheit von 3.357 (2020: 3.523) Mio. € sowie Kosten der Altersversorgung von 1.003 (2020: 703) Mio. € enthalten. Die Zahl der im Geschäftsjahr durchschnittlich beschäftigten Mitarbeiter kann Tabelle [D.17](#) entnommen werden.

D.17

Durchschnittliche Anzahl Beschäftigte¹

	2021	2020
Mercedes-Benz Cars & Vans ²	160.683	165.338
Daimler Trucks & Buses ³	74.186	96.895
Mercedes-Benz Mobility	10.524	11.581
Zentrale Funktionen & Services	5.375	6.476
	250.768	280.290

¹ Durchschnittliche aktive Belegschaft. Durchschnittliche Anzahl für das erste bis vierte Quartal. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst, da unter anderem zusätzlich Auszubildende, Aushilfen, Doktoranden und Praktikanten enthalten waren.

² Inklusive anteiliger Mitarbeiteranzahl aus einem anteilmäßig konsolidierten Unternehmen von 2.299 (2020: 2.334) Mitarbeitern.

³ Ehemaliges Segment Daimler Trucks & Buses; für das abgespaltene Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft sind für das vierte Quartal keine Mitarbeiter berücksichtigt.

Informationen über die Gesamtbezüge der im Jahr 2021 aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG sind in [Anmerkung 39](#) enthalten.

7. Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die Zusammensetzung der **sonstigen betrieblichen Erträge** kann Tabelle [D.18](#) entnommen werden.

D.18

Sonstige betriebliche Erträge

	2021	2020
in Millionen €		
Erträge aus weiterverrechneten Kosten	1.310	1.313
Zuwendungen der öffentlichen Hand	141	218
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	259	34
Nicht mit der Absatzfinanzierung in Verbindung stehende Mieterträge	76	123
Erträge aus Unternehmenstransaktionen	628	-
Übrige sonstige Erträge	474	696
	2.888	2.384

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

In 2021 und 2020 führte die Nutzung von Kurzarbeit in Deutschland zu Erstattungsansprüchen, die in den Zuwendungen der öffentlichen Hand ausgewiesen sind.

Im Jahr 2021 entstand im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans im Zusammenhang mit dem neuen Brennstoffzellen-Joint-Venture cellcentric GmbH & Co. KG ein Ertrag von 604 Mio. €, der in den Erträgen aus Unternehmenstransaktionen ausgewiesen wird. Weitere Informationen können [Anmerkung 4](#) entnommen werden.

Die übrigen sonstigen Erträge enthalten im Jahr 2020 einen Ertrag von 154 Mio. € aus der Einbringung der Marke smart in das Gemeinschaftsunternehmen smart Automobile Co., Ltd., der dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zuzurechnen ist.

Die Zusammensetzung der **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** ist in Tabelle [7 D.19](#) dargestellt.

D.19

Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2021	2020
in Millionen €		
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	-170	-181
Entkonsolidierungsverlust	-782	-
Übrige sonstige Aufwendungen	-783	-410
	-1.735	-591

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind insbesondere aufgrund der Entkonsolidierung von Umsätzen des Segments Mercedes-Benz Mobility im Zusammenhang mit der Abspaltung und Ausgründung des Daimler Nutzfahrzeuggeschäfts deutlich gestiegen. Der Entkonsolidierungsverlust aus den fortgeführten Aktivitäten beträgt 782 Mio. € (einschließlich Transaktionskosten von 32 Mio. €).

In den übrigen sonstigen Aufwendungen waren im aktuellen Jahr zudem deutlich höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit laufenden behördlichen und gerichtlichen Verfahren und Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen enthalten. Darüber hinaus sind im Jahr 2021 Aufwendungen aus der Bewertung der im Jahr 2022 an die Daimler Truck Group zu übertragenden oder zu veräußernden Mercedes-Benz Mobility-Gesellschaften zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten von 96 Mio. € enthalten. Des Weiteren sind im Jahr 2021 Aufwendungen von 96 Mio. € im Zusammenhang mit dem Wirksamwerden von Teilen der vertraglichen Vereinbarungen zur Veräußerung von Anteilen an der Mercedes-Benz Grand Prix Ltd. entstanden. Weitere Informationen können [Anmerkung 4](#) entnommen werden.

8. Übriges Finanzergebnis

Die Zusammensetzung des übrigen Finanzergebnisses kann Tabelle [7 D.20](#) entnommen werden.

D.20

Übriges Finanzergebnis

	2021	2020
in Millionen €		
Ergebnis aus der Aufzinsung und Effekte aus der Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	95	-120
Sonstiges übriges Finanzergebnis	222	-203
	317	-323

Der Anstieg im sonstigen übrigen Finanzergebnis resultiert mit 0,2 Mrd. € vor allem aus der Bewertung von Eigenkapitalanteilen zum beizulegenden Zeitwert.

9. Zinserträge und Zinsaufwendungen

Die Zusammensetzung der Zinserträge und Zinsaufwendungen kann Tabelle [7 D.21](#) entnommen werden.

D.21

Zinserträge und Zinsaufwendungen

	2021	2020
in Millionen €		
Zinserträge		
Nettozinsertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	4	3
Zinsen und ähnliche Erträge	208	221
	212	224
Zinsaufwendungen		
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-54	-87
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-375	-271
	-429	-358

10. Ertragsteuern

Die Aufteilung des ausgewiesenen Steueraufwands kann Tabelle 7 D.22 entnommen werden.

D.22

Aufteilung des Steueraufwands

	2021	2020
in Millionen €		
Tatsächliche Steuern	-3.284	-2.091
Latente Steuern	-1.477	165
Summe	-4.761	-1.926

Im tatsächlichen Steueraufwand sind periodenfremde Steuererträge von in- und ausländischen Unternehmen von 286 (2020: 69) Mio. € enthalten.

Die Zusammensetzung der latenten Steuern ist in Tabelle 7 D.23 dargestellt.

D.23

Zusammensetzung der latenten Steuern

	2021	2020
in Millionen €		
Latente Steuern aus temporären Differenzen	-397	419
Latente Steuern aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	-1.080	-254
	-1.477	165

Bei den inländischen Gesellschaften wurde in den Jahren 2021 und 2020 für die Berechnung der latenten Steuern ein Körperschaftsteuersatz von 15 % verwendet. Weiterhin wurden ein Solidaritätszuschlag von jeweils 5,5 % auf die Körperschaftsteuer sowie ein Gewerbesteuerersatz von 14 % berücksichtigt; für die Berechnung der latenten Steuern ergab sich bei den inländischen Gesellschaften in beiden Jahren insgesamt ein Steuersatz von 29,825 %. Bei den ausländischen Gesellschaften wurden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweils länderspezifischen Steuersätze verwendet.

Tabelle 7 D.24 zeigt eine Überleitungsrechnung vom im Geschäftsjahr erwarteten Steueraufwand zum jeweils ausgewiesenen Steueraufwand. Zur Ermittlung des erwarteten Steueraufwands wird der im Geschäftsjahr jeweils gültige inländische Gesamtsteuersatz von unverändert 29,825 % mit dem Ergebnis vor Steuern multipliziert.

D.24

Überleitung vom erwarteten Steueraufwand zum ausgewiesenen Steueraufwand

	2021	2020
in Millionen €		
Erwarteter Steueraufwand	-4.716	-1.777
Abweichende ausländische Steuersätze	353	261
Abweichende Gewerbesteuer	44	37
Steuergesetzänderungen	126	37
Veränderung nicht angesetzte aktive latente Steuern inklusive Abwertung von aktiven latenten Steuern	-307	-221
Steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen	208	-305
Steueraufwand/-ertrag aufgrund steuerlicher Organschaft mit aufgegebenen Aktivitäten	-79	222
Sonstiges	-390	-180
Ausgewiesener Steueraufwand	-4.761	-1.926

In den Jahren 2021 und 2020 konnten nicht alle aktiven latenten Steuern angesetzt werden. Darüber hinaus verfielen im Jahr 2021 bisher als werthaltig angesehene Verlustvorträge. In Summe ergaben sich hieraus Steueraufwendungen beziehungsweise fehlende Steuererträge. Diese sind jeweils in der Zeile Veränderung nicht angesetzte aktive latente Steuern inklusive Abwertung von aktiven latenten Steuern enthalten.

Die Zeile steuerfreie Erträge und nicht abziehbare Aufwendungen enthält alle Überleitungsposten von in- und ausländischen Gesellschaften im Zusammenhang mit steuerfreien Erträgen und nicht abziehbaren Aufwendungen wie beispielsweise die Effekte aus den steuerfreien Ergebnisbeiträgen der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen. Im Jahr 2021 ist hier auch der Effekt aus dem steuerlich nicht ansetzbaren

Verlust aus der Abspaltung und Ausgliederung der Umfänge des Segments Mercedes-Benz Mobility enthalten.

Der ausgewiesene Steueraufwand enthält auch Steuer- aufwendungen oder -erträge im Zusammenhang mit inländischen Gesellschaften, die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung als aufgegebene Aktivitäten aus- gewiesen werden. Aufgrund der geltenden ertragsteuer- lichen Organschaft wird der Steueraufwand oder -ertrag auf das Ergebnis dieser Gesellschaften weitestgehend den fortgeführten Aktivitäten zugeordnet. Die Zeile Steueraufwand /-ertrag aufgrund steuerlicher Organ- schaft mit aufgegebenen Aktivitäten beinhaltet diese Effekte. Effekte aus dem Nichtansatz von aktiven latenten Steuern bei diesen Gesellschaften von -398 Mio. € werden in der Zeile Veränderung nicht angesetzte aktive latente Steuern inklusive Abwertung von aktiven latenten Steuern ausgewiesen.

Die Zeile Sonstiges beinhaltet unter anderem Quellen- steueraufwendungen auf Dividenden und für Patente und Lizenzen.

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern saldiert, wenn sie sich auf Ertragsteuern beziehen, die von der gleichen Steuerbehörde erhoben werden, und ein Anspruch auf Verrechnung eines tat- sächlichen Steuererstattungsanspruchs mit einer tat- sächlichen Steuerschuld besteht. Beim Ausweis der aktiven und passiven latenten Steuern in der Konzern- bilanz wird nicht zwischen kurz- und langfristig unter- schieden. In der Konzernbilanz werden diese wie in Tabelle [D.25](#) dargestellt ausgewiesen.

D.25

Aktive und passive latente Steuern

	31. Dezember	
	2021	2020
in Millionen €		
Aktive latente Steuern	3.434	6.259
Passive latente Steuern	-4.488	-3.649
Nettobetrag der aktiven/passiven latenten Steuern	-1.054	2.610

Bezüglich der Art der temporären Unterschiede und der Art noch nicht genutzter steuerlicher Verlustvorräte und noch nicht genutzter Steuergutschriften ergeben sich vor Saldierung die in Tabelle [D.26](#) dargestellten aktiven und passiven latenten Steuern.

D.26

Aufteilung der unsaldierten aktiven und passiven latenten Steuern

	31. Dezember	
	2021	2020
in Millionen €		
Immaterielle Vermögenswerte	58	396
Sachanlagen	184	256
Vermietete Gegenstände	2.329	2.020
Vorräte	1.123	944
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	361	475
Sonstige Aktiva, i. W. übrige finanzielle Vermögenswerte	4.356	5.342
Steuerliche Verlustvorräte und Steuergutschriften	662	2.629
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	237	510
Sonstige Rückstellungen	1.161	1.864
Verbindlichkeiten	2.541	2.949
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	357	798
Sonstige Passiva	-	20
	13.369	18.203
Nicht angesetzte aktive latente Steuern	-263	-1.998
davon auf temporäre Differenzen	-41	-880
davon auf steuerliche Verlustvorräte und Steuergutschriften	-222	-1.118
Aktive latente Steuern, unsaldiert	13.106	16.205
Entwicklungskosten	-3.776	-3.906
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	-84	-120
Sachanlagen	-2.252	-2.666
Vermietete Gegenstände	-4.092	-4.574
Vorräte	-28	-66
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.327	-810
Sonstige Aktiva	-670	-426
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-1.385	-467
Sonstige Rückstellungen	-215	-218
Sonstige Passiva	-331	-342
Passive latente Steuern, unsaldiert	-14.160	-13.595
Nettobetrag der aktiven/passiven latenten Steuern	-1.054	2.610

Die Entwicklung des Nettobetrags der aktiven beziehungsweise passiven latenten Steuern ist in Tabelle [D.27](#) dargestellt.

D.27

Veränderung des Nettobetrags der aktiven/passiven latenten Steuern

	2021	2020
in Millionen €		
Nettobetrag der aktiven latenten Steuern zum 1. Januar	2.610	1.868
Latenter Steueraufwand/-ertrag aus fortgeführten Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-1.477	165
Latenter Steueraufwand/-ertrag aus aufgegebenen Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-1	41
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf Eigenkapitalinstrumente/ Fremdkapitalinstrumente	-18	-42
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf derivative Finanzinstrumente	362	-345
Im sonstigen Ergebnis erfasste Veränderung der latenten Steuern auf versicherungs-mathematische Gewinne/Verluste aus leistungs-basierten Pensionsplänen	-1.122	841
Abgegangene aktive/passive latente Steuern Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft	-1.243	-
Sonstige Veränderung ¹	-165	82
Nettobetrag der aktiven/passiven latenten Steuern zum 31. Dezember	-1.054	2.610

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

Unter Berücksichtigung der im sonstigen Ergebnis erfassten Buchungen (einschließlich der Beträge für nach der Equity-Methode bewertete Finanzinvestitionen) ergibt sich der in der Tabelle [D.28](#) dargestellte Steueraufwand.

D.28

Steueraufwand im Eigenkapital

	2021	2020
in Millionen €		
Steueraufwand aus fortgeführten Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-4.761	-1.926
Steueraufwand aus aufgegebenen Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	-618	-404
Steueraufwand/-ertrag auf Bestandteile der übrigen Rücklagen im Konzern-Eigenkapital	-778	454
	-6.157	-1.876

Die nicht angesetzten aktiven latenten Steuern reduzierten sich in der Konzernbilanz im Vergleich zum 31. Dezember 2020 um 1.735 Mio. €, obwohl die ergebniswirksam nicht angesetzten aktiven latenten Steuern sich im Jahr 2021 um 307 Mio. € erhöhten. Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf die Konsolidierungskreisveränderungen zurückzuführen. Darüber hinaus konnten im Jahr 2021 in den Vorjahren nicht angesetzte aktive latente Steuern in Höhe von 114 Mio. € ergebnisneutral über das sonstige Ergebnis angesetzt werden. Weitere ergebnisneutrale Veränderungen resultierten unter anderem aus Anpassungen der Verlustvorträge für Vorjahre, insbesondere aufgrund des Verfalls, sowie aus Währungsumrechnungen.

Die nicht angesetzten aktiven latenten Steuern in der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021 betreffen unter anderem die körperschaftsteuerlichen Verlustvorträge (108 Mio. €). Bei den körperschaftsteuerlichen Verlustvorträgen wurden 4 Mio. € auf Verlustvorträge nicht angesetzt, die im Jahr 2022 verfallen, 19 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2023 bis 2026 verfallen, 1 Mio. € auf Verlustvorträge, die im Zeitraum von 2027 bis 2041 verfallen, sowie 84 Mio. € auf Verlustvorträge, die unbegrenzt vortragsfähig sind. Die nicht angesetzten aktiven latenten Steuern betreffen zu einem großen Teil auch Verlustvorträge für »State and local taxes« bei den US-amerikanischen Gesellschaften sowie temporäre Differenzen. Die Mercedes-Benz Group geht davon aus, die nicht angesetzten aktiven latenten Steuern mit einer Wahrscheinlichkeit von 50 % oder mehr nicht nutzen zu können beziehungsweise kann nicht verlässlich belegen, dass zukünftiges zu versteuerndes Ergebnis in ausreichendem Umfang zur

Verfügung stehen wird, gegen das die abzugsfähigen temporären Differenzen, steuerlichen Verlustvorträge und Steuergutschriften verrechnet werden können.

Der Konzern hat im Jahr 2020 im deutschen Organkreis sowie im Jahr 2021 beziehungsweise in Vorjahren in mehreren Tochterunternehmen einiger Länder steuerliche Verluste erwirtschaftet. Nach Verrechnung mit passiven latenten Steuern verbleiben bei diesen Einheiten angesetzte aktive latente Steuern von 23 Mio. €. Die Mercedes-Benz Group geht davon aus, dass das zukünftige steuerpflichtige Einkommen ausreichen wird, um diese aktiven latenten Steuern wahrscheinlich realisieren zu können. Die heutige Einschätzung bezüglich der Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern kann sich ändern und höhere oder niedrigere nicht angesetzte aktive latente Steuern erforderlich machen.

Die einbehaltenen Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen sollen aus heutiger Sicht überwiegend investiert bleiben. Auf einbehaltene und nicht zur Ausschüttung vorgesehene Gewinne bei ausländischen Tochterunternehmen von 24.892 (2020: 25.122) Mio. € sind keine passiven latenten Steuern berechnet worden. Bei Ausschüttung würden die Gewinne zu 5 % der deutschen Besteuerung zu unterwerfen sein; gegebenenfalls würden ausländische Quellensteuern anfallen. Darüber hinaus wären bei Ausschüttung der Gewinne eines ausländischen Tochterunternehmens an eine ausländische Zwischenholding gegebenenfalls weitere ertragsteuerliche Konsequenzen zu beachten. Ausschüttungen würden deshalb in der Regel zu einem zusätzlichen Steueraufwand führen. Die Ermittlung der zu versteuernden temporären Differenzen wäre mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden.

Im Konzern sind mehrere Jahre noch nicht endgültig steuerlich veranlagt. Die Mercedes-Benz Group ist der Ansicht, ausreichend Vorsorge für diese offenen Veranlagungsjahre getroffen zu haben. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuerzahlungen kommen kann, welche die im Abschluss gebildete Vorsorge übersteigen.

Aufgrund von zukünftiger Rechtsprechung oder Änderung der Auffassungen der Finanzverwaltungen kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu Steuererstattungen für vergangene Jahre kommen kann. Insbesondere hat die Mercedes-Benz Group AG von 2012 bis 2021 währungskursbedingte Verluste aus der Finanzierung von Konzerngesellschaften mit Sitz im Ausland von insgesamt 2,1 Mrd. € erlitten, die durch entsprechende Absicherungsinstrumente kompensiert wurden. Die deutsche Finanzverwaltung vertritt für die Jahre bis 2021 die Auffassung, dass währungskursbedingte Verluste aus der Finanzierung von Konzerngesellschaften grundsätzlich nicht anzuerkennen sind, während allerdings die kompensierenden Gewinne aus den Sicherungsaktivitäten steuerpflichtig bleiben. Durch das Gesetz zur Modernisierung des Körperschaftsteuerrechts wurde nun im Jahr 2021 festgelegt, dass solche Währungskursverluste generell abzugsfähig sind. Dies gilt allerdings erst ab dem Jahr 2022. Deshalb hat das Unternehmen zwischenzeitlich die bereits eingelegten Einsprüche gegen die Steuerbescheide ausführlich begründet und wird entschieden gegen die bislang vertretene Rechtsauffassung der Finanzverwaltung vorgehen.

11. Immaterielle Vermögenswerte

Die Entwicklung der immateriellen Vermögenswerte ist in Tabelle [7 D.29](#) dargestellt.

Zum 31. Dezember 2021 entfallen von den Geschäftswerten 389 (2020: 438) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Mobility und 375 (2020: 196) Mio. € auf das Segment Mercedes-Benz Cars & Vans.

Immaterielle Vermögenswerte, die keiner planmäßigen Abschreibung unterliegen, betreffen überwiegend die Geschäftswerte sowie Entwicklungskosten, bei denen die zugrunde liegenden Projekte noch nicht abgeschlossen sind (Buchwert zum 31. Dezember 2021: 4.201 Mio. €; 2020: 4.846 Mio. €). Ferner unterliegen übrige immaterielle Vermögenswerte mit einem Buchwert von 135 (2020: 273) Mio. € keiner planmäßigen Abschreibung; diese Vermögenswerte betreffen Vertriebsrechte der Fahrzeugsegmente mit unbestimmter Nutzungsdauer. Der Konzern plant, die Nutzung dieser Vermögenswerte unverändert fortzuführen.

Konzernabschluss**D.29****Immaterielle Vermögenswerte**

	Geschäfts- werte (erworben)	Entwicklungs- kosten (selbst geschaffen) ²	Übrige immaterielle Vermögens- werte (erworben)	Gesamt
in Millionen €				
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand 1. Januar 2020	1.493	20.154	4.765	26.412
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	43	-	-	43
Übrige Zugänge	4	2.515	527	3.046
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-989	-323	-1.312
Sonstige Veränderungen ¹	-56	-14	-91	-161
Stand 31. Dezember 2020	1.484	21.666	4.878	28.028
Zugänge	171	2.378	355	2.904
Umbuchungen	-	-	-	-
Umgliederung in zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-787	-2.770	-1.009	-4.566
Abgänge	-	-2.118	-347	-2.465
Sonstige Veränderungen ¹	26	-1	-2	23
Stand 31. Dezember 2021	894	19.155	3.875	23.924
Abschreibungen/Wertminderungen				
Stand 1. Januar 2020	276	7.629	2.529	10.434
Zugänge	-	1.925	639	2.564
Umbuchungen	-	-	-	-
Abgänge	-	-983	-288	-1.271
Sonstige Veränderungen ¹	-13	-12	-73	-98
Stand 31. Dezember 2020	263	8.559	2.807	11.629
Zugänge	-	2.073	490	2.563
Umbuchungen	-	-	-	-
Umgliederung in zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-139	-2.066	-682	-2.887
Abgänge	-	-2.106	-278	-2.384
Sonstige Veränderungen ¹	6	-2	-6	-2
Stand 31. Dezember 2021	130	6.458	2.331	8.919
Buchwert zum 31. Dezember 2020	1.221	13.107	2.071	16.399
Buchwert zum 31. Dezember 2021	764	12.697	1.544	15.005

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

² Inklusive aktivierte Fremdkapitalkosten auf Entwicklungskosten von 45 (2020: 43) Mio. €. Die Abschreibungen beliefen sich auf 10 (2020: 5) Mio. €.

Die in der Zeile Umgliederung in zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts ausgewiesenen Geschäftswerte umfassen die Geschäftswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Daimler Trucks und Daimler Buses. Darüber hinaus sind Teile der Geschäftswerte der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Mercedes-Benz Mobility zugeordnet, die auf Basis relativer Werte der abgehenden und der verbleibenden Geschäftsaktivitäten ermittelt wurden. Vor der Klassifizierung als zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmt wurden sämtliche Vermögenswerte und Schulden gemäß den jeweils anzuwendenden IFRS bewertet. Dies umfasste auch eine Prüfung auf Wertminderung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Daimler Trucks und Daimler Buses, aus der sich kein Wertminderungsbedarf ergab.

Tabelle [7 D.30](#) zeigt, wie sich die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte auf die Posten der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung verteilen.

D.30

Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung¹

	2021	2020
in Millionen €		
Umsatzkosten	2.402	2.368
Vertriebskosten	53	55
Allgemeine Verwaltungskosten	75	110
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	33	31
	2.563	2.564

¹ Beinhaltet die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte des Daimler Nutzfahrzeuggeschäfts bis 30. Juli 2021 beziehungsweise 31. Dezember 2020.

12. Sachanlagen

Die in der Bilanz ausgewiesenen Sachanlagen mit einem Buchwert von 27.859 (31. Dezember 2020: 35.246) Mio.€ enthalten auch Nutzungsrechte, die der Konzern als Leasingnehmer erhalten hat.

Die Entwicklung der Sachanlagen ohne Nutzungsrechte kann Tabelle [7 D.31](#) entnommen werden.

Im Geschäftsjahr 2021 wurden Zuwendungen der öffentlichen Hand von 69 (2020: 17) Mio.€ von den Sachanlagen abgesetzt.

D.31

Sachanlagen (ohne Nutzungsrechte)

	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
in Millionen €					
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand 1. Januar 2020	18.940	28.683	33.072	5.073	85.768
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	15	37	-	5	57
Übrige Zugänge	536	1.080	1.903	2.022	5.541
Umbuchungen	781	1.160	855	-2.774	22
Abgänge	-116	-1.875	-860	-252	-3.103
Sonstige Veränderungen ¹	-188	-423	-697	-168	-1.476
Stand 31. Dezember 2020	19.968	28.662	34.273	3.906	86.809
Zugänge	164	640	1.424	1.802	4.030
Umbuchungen	517	1.277	668	-2.462	-
Umgliederung in zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-4.821	-6.704	-6.934	-627	-19.086
Abgänge	-282	-836	-1.394	-252	-2.764
Sonstige Veränderungen ¹	-141	-221	357	-172	-177
Stand 31. Dezember 2021	15.405	22.818	28.394	2.195	68.812
Abschreibungen/Wertminderungen					
Stand 1. Januar 2020	9.081	18.570	25.208	-	52.859
Zugänge Abschreibungen	458	1.885	2.838	9	5.190
Zugänge Wertminderungen ²	141	103	-	214	458
Umbuchungen	-	-	-	-	-
Abgänge	-64	-1.789	-762	-	-2.615
Sonstige Veränderungen ¹	31	-181	-469	-	-619
Stand 31. Dezember 2020	9.647	18.588	26.815	223	55.273
Zugänge	418	1.657	1.638	2	3.715
Umbuchungen	-	3	-3	-	-
Umgliederung in zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeug- geschäfts	-2.415	-4.869	-5.375	-10	-12.669
Abgänge	-179	-767	-1.223	-	-2.169
Sonstige Veränderungen ¹	-291	-255	275	-215	-486
Stand 31. Dezember 2021	7.180	14.357	22.127	-	43.664
Buchwert zum 31. Dezember 2020	10.321	10.074	7.458	3.683	31.536
Buchwert zum 31. Dezember 2021	8.225	8.461	6.267	2.195	25.148

¹ Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen. Im Jahr 2021 sind gegenläufig Effekte aus der Entkonsolidierung der im Jahr 2020 wertgeminderten Sachanlagen im Segment Mercedes-Benz Cars & Vans enthalten. Diese belaufen sich vor Wertminderung und Abschreibungen auf insgesamt rund 1,0 Mrd. €.

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

Tabelle [7 D.32](#) zeigt die Zusammensetzung der Nutzungsrechte

D.32

Nutzungsrechte

	31. Dezember	
	2021	2020
in Millionen €		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	2.320	3.449
Technische Anlagen und Maschinen	356	193
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	35	68
	2.711	3.710

Die Tabellen [7 D.33](#), [7 D.34](#) und [7 D.35](#) beinhalten ergänzende Angaben im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung.

D.33

Zugänge und Abschreibungen für Nutzungsrechte

	2021	2020 ¹
in Millionen €		
Zugänge zu Nutzungsrechten	918	658
Abschreibungen für		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten	573	669
Technische Anlagen und Maschinen	112	38
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	30	43
	715	750

¹ Einschließlich des abgespaltenen Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts.

D.34

Aufwendungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung

	2021	2020
in Millionen €		
Zinsaufwand aus Leasingverhältnissen	51	61
Aufwendungen aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	31	32
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte	14	12
Aufwendungen für variable Leasingzahlungen	15	41

D.35

Zahlungen im Zusammenhang mit der Leasingnehmerbilanzierung

	2021	2020
in Millionen €		
Gesamter Zahlungsmittelabfluss aus Leasingverhältnissen ¹	868	945
Zukünftige Zahlungsmittelabflüsse, die nicht in der Leasingverbindlichkeit berücksichtigt wurden	608	562

¹ Einschließlich des abgespaltenen Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts in 2020.

Weitere Informationen zur Leasingnehmerbilanzierung sind in den [Anmerkungen 1, 25 und 34](#) enthalten.

13. Vermietete Gegenstände

Die Entwicklung der vermieteten Gegenstände kann Tabelle [7 D.36](#) entnommen werden.

D.36

Vermietete Gegenstände

in Millionen €

Anschaffungs-/Herstellungskosten

Stand 1. Januar 2020	66.372
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Zugänge	21.998
Umbuchungen	-
Abgänge	-23.024
Sonstige Veränderungen ¹	-2.742
Stand 31. Dezember 2020	62.604
Zugänge durch Unternehmenserwerbe	-
Zugänge	20.265
Umbuchungen	-
Umgliederung in zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-6.748
Abgänge	-21.864
Sonstige Veränderungen ³	3.350
Stand 31. Dezember 2021	57.607

Abschreibungen/Wertminderungen

Stand 1. Januar 2020	14.890
Zugänge ²	9.181
Umbuchungen	-
Abgänge	-8.323
Sonstige Veränderungen ¹	-696
Stand 31. Dezember 2020	15.052
Zugänge	8.073
Umbuchungen	-
Umgliederung in zur Ausschüttung oder Veräußerung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-2.479
Abgänge	-8.040
Sonstige Veränderungen ¹	530
Stand 31. Dezember 2021	13.136

Buchwert zum 31. Dezember 2020 47.552

Buchwert zum 31. Dezember 2021 44.471

1 Betrifft im Wesentlichen Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen.

2 Hierin enthalten sind Wertminderungen von 0,3 Mrd. €, die überwiegend im Zusammenhang mit der Coronakrise standen.

3 Hierin enthalten sind überwiegend Veränderungen aufgrund von Währungsumrechnungen von 2,5 Mrd. € und vermietete Nutzungsrechte aus dem bilanzierten Headlease mit der Daimler Truck Group von 1,1 Mrd. €.

Zum 31. Dezember 2021 waren vermietete Gegenstände mit einem Buchwert von 12.915 Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (31. Dezember 2020: 10.737 Mio. €). Die Verbindlichkeiten stammen aus Transaktionen mit verbrieften zukünftigen Ansprüchen im Zusammenhang mit vermieteten Fahrzeugen (siehe auch [Anmerkung 25](#)).

Leasingzahlungen

Die Fälligkeiten der zukünftigen an die Mercedes-Benz Group zu leistenden Leasingzahlungen aus nicht kündbaren Operating-Lease-Verträgen können Tabelle [7 D.37](#) entnommen werden.

D.37

Fälligkeiten der undiskontierten Leasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen

	31. Dezember	
	2021	2020 ¹
in Millionen €		
Fällig		
Innerhalb eines Jahres	8.092	8.134
Zwischen einem und zwei Jahren	5.343	5.654
Zwischen zwei und drei Jahren	2.962	3.163
Zwischen drei und vier Jahren	1.167	1.207
Zwischen vier und fünf Jahren	246	291
Nach mehr als fünf Jahren	89	69
Summe Mindestleasingzahlungen	17.899	18.518

1 Einschließlich des abgespaltenen Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts.

14. At-equity bewertete Finanzinvestitionen

Tabelle 7 D.38 zeigt die Zusammensetzung der Buchwerte und der Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen.

Tabelle 7 D.39 zeigt die Eckdaten zu den Assoziierten Unternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Tabelle 7 D.40 zeigt die Eckdaten zu den Gemeinschaftsunternehmen, die nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen werden.

D.38

Übersicht über Buchwerte und Ergebnisse der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen

	Assoziierte Unternehmen	Gemeinschaftsunternehmen	Gemeinschaftliche Tätigkeiten	Gesamt
in Millionen €				
31. Dezember 2021				
At-equity-Buchwert ¹	12.652	936	-	13.588
At-equity-Ergebnis ¹	1.539	-187	-	1.352
31. Dezember 2020				
At-equity-Buchwert ¹	3.757	1.419	13	5.189
At-equity-Ergebnis ¹	1.077	-330	-	747

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

D.39

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Assoziierten Unternehmen

	Daimler Truck ³	BBAC	BAIC Motor ⁴	THBV (HERE)	Übrige	Gesamt
in Millionen €						
31. Dezember 2021						
Höhe des Anteils (in %)	35,0	49,0	9,6	29,7		
Börsenwert ¹	9.301	-	290	-		
At-equity-Buchwert ²	8.762	2.753	300	324	513	12.652
At-equity-Ergebnis ²	-1	1.553	-92	-32	111	1.539
Dividende an Mercedes-Benz Group	-	1.533	8	-		
31. Dezember 2020						
Höhe des Anteils (in %)	-	49,0	9,6	29,7		
Börsenwert ¹	-	-	231	-		
At-equity-Buchwert ²	-	2.431	331	361	634	3.757
At-equity-Ergebnis ²	-	1.335	-303	61	-16	1.077
Dividende an Mercedes-Benz Group	-	1.718	16	-		

¹ Hierbei handelt es sich um die anteiligen Börsenwerte.

² Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

³ Die Angaben für das At-equity-Ergebnis Daimler Truck sind eine bestmögliche Schätzung für den Zeitraum vom 10. bis 31. Dezember 2021 und beruhen auf dem veröffentlichten Ergebnis Q1-3 Daimler Truck einschließlich der vorläufigen Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

⁴ Mercedes-Benz Group bezieht das anteilige Ergebnis von BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein.

D.40

Eckdaten zu den at-equity bewerteten Gemeinschaftsunternehmen

	YOUR NOW ²	Übrige	Gesamt
in Millionen €			
31. Dezember 2021			
Höhe des Anteils (in %)	50,0		
Börsenwert	-		
At-equity-Buchwert ¹	383	553	936
At-equity-Ergebnis ¹	-166	-21	-187
Dividende an Mercedes-Benz Group	-		
31. Dezember 2020			
Höhe des Anteils (in %)	50,0		
Börsenwert	-		
At-equity-Buchwert ¹	544	875	1.419
At-equity-Ergebnis ¹	-317	-13	-330
Dividende an Mercedes-Benz Group	-		

¹ Einschließlich der Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

² Die Mercedes-Benz Group bezieht das anteilige Ergebnis von YOUR NOW Holding GmbH (YOUR NOW) mit einem Zeitversatz von einem Monat ein.

Daimler Truck

Die Mercedes-Benz Group hält nach der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts zum 31. Dezember 2021 einen Minderheitsanteil von 35% an der Daimler Truck Holding AG. Die Beteiligung wird nach der Ausgliederung als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen und in der Überleitung der berichtspflichtigen Segmente zum Konzern dargestellt. Weitere Erläuterungen können [Anmerkung 3](#), [38](#) und [41](#) entnommen werden.

Die Daimler Truck-Gruppe ist einer der weltweit größten Nutzfahrzeug-Hersteller. Das Produktportfolio beinhaltet leichte, mittelschwere und schwere Lkw, Stadtbusse und Überlandbusse, Reisebusse sowie Bus-fahrgestelle. Zudem werden auf das Produktportfolio abgestimmte Finanzdienstleistungen angeboten.

BBAC

Die Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC) produziert und vertreibt Mercedes-Benz Pkw und Ersatzteile in China. Die Beteiligung und die anteiligen Ergebnisse sind dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordnet.

Im dritten Quartal 2021 beschlossen die Anteilseigner der BBAC die Auszahlung einer Dividende von 732 Mio. € für das zweite Halbjahr 2020. Die Ausschüttung einer weiteren Dividende aus dem laufenden Geschäftsjahr 2021 von 801 Mio. € wurde im vierten Quartal beschlossen. Die Ausschüttungen reduzierten den Buchwert der Beteiligung entsprechend. Die Auszahlung der Dividenden führte in 2021 zu einem Zahlungsmittelzufluss von 1.523 Mio. €.

Die Mercedes-Benz Group plant in den Jahren 2022 und 2023 zusätzliches Eigenkapital von insgesamt 0,1 Mrd. € entsprechend ihrer Beteiligungsquote bereitzustellen.

BAIC Motor

BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) ist die Pkw-Sparte der BAIC Group, einem der führenden Automobilunternehmen in China. BAIC Motor befasst sich direkt oder über Tochterunternehmen mit der Forschung, der Entwicklung, der Fertigung, dem Verkauf, dem Marketing und der Wartung von Fahrzeugen sowie deren Versorgung mit Ersatzteilen und Komponenten und allen damit zusammenhängenden Dienstleistungen. Aufgrund der Vertretung der Mercedes-Benz Group im Verwaltungsgremium von BAIC Motor sowie anderer vertraglicher Vereinbarungen bezieht die Mercedes-Benz Group die Beteiligung als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss ein und weist den Buchwert und das Ergebnis in der Segmentberichterstattung in der Überleitung zu den Konzernwerten aus.

Aufgrund der Geschäftsentwicklung erfasste der Konzern im vierten Quartal 2021 eine Wertminderung von 120 Mio.€ auf den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor. Bereits im Jahr 2020 wurde insbesondere vor dem Hintergrund der COVID-19-Pandemie und deren Auswirkungen eine Wertminderung von insgesamt 330 Mio.€ vorgenommen. Die Aufwendungen sind im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

THBV (HERE)

Die There Holding B.V. (THBV) hält Anteile an der HERE International B.V. (HERE). HERE gehört zu den weltweit größten Herstellern von digitalen Straßenkarten für Navigationssysteme. Das für die Zukunft erwartete hochauflösende Kartenmaterial liefert eine der Grundlagen für künftiges autonomes Fahren. Die THBV wird als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG einbezogen und ist dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordnet.

Im Dezember 2019 unterzeichneten u.a. THBV und HERE einen Vertrag, wonach ein Gemeinschaftsunternehmen von Mitsubishi Corporation and 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 der Mercedes-Benz Group im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten war.

In den Tabellen [D.41](#) und [D.42](#) sind die zusammengefassten Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen assoziierten Unternehmen nach Kaufpreisanpassung dargestellt, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren.

YOUR NOW

Die YOUR NOW Holding GmbH ist ein Unternehmen mit Sitz in München, Deutschland und ist dem Segment Mercedes-Benz Mobility zugeordnet. Gegenstand der YOUR NOW Holding GmbH ist das Halten von Beteiligungen an Mobilitätsdienstleistern, um Kunden ein ganzheitliches Ökosystem an Mobilitätsdiensten anzubieten, das intelligent, nahtlos vernetzt und auf einen Fingertipp zur Verfügung steht.

Operativ wurden im Geschäftsjahr 2021 Mobilitätsdienstleistungen in den Bereichen FREE NOW (Ride-Hailing), SHARE NOW (Carsharing), CHARGE NOW (Laden), PARK NOW (Parken) und REACH NOW (On-Demand Mobilität und Multimodalität) angeboten. Die Beteiligung an PARK NOW wurde im zweiten Quartal 2021 von der YOUR NOW Holding GmbH veräußert.

In 2020 waren im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen Wertminderungen von 92 Mio.€ enthalten, die überwiegend aus geänderten Ergebnisprognosen resultierten.

In Tabelle [D.43](#) sind die zusammengefassten Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen nach Kaufpreisanpassung dargestellt, die Basis für die Equity-Bewertung im Konzern waren.

Übrige at-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen

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

Die Mercedes-Benz Group plant, in ihre Beteiligung **Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co. Ltd. (DENZA)** im ersten Halbjahr 2022 zusätzliches Eigenkapital von 0,1 Mrd. € entsprechend ihrer Beteiligungsquote von derzeit 50% zuzuführen. Im vierten Quartal 2021 haben die Anteilseigner Daimler Greater China Ltd. und BYD Automotive Industry Co., Ltd. (BYD) einen Vertrag zur strukturellen Neuausrichtung des Gemeinschaftsunternehmens unterzeichnet. Danach ist beabsichtigt, dass der Konzern Mitte 2022 Anteile an DENZA an BYD überträgt. Nach der Kapitalübertragung wird die Mercedes-Benz Group einen Anteil von 10 % und BYD einen Anteil von 90 % halten. Die Übertragung des Eigenkapitals unterliegt behördlichen Genehmigungen. Das Unternehmen ist dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordnet.

Tabelle [7 D.44](#) zeigt die zusammengefassten aggregierten Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen nach Kaufpreisanpassung und auf quotierter Basis.

Weitere Informationen zu den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sind in [Anmerkung 38](#) enthalten.

D.41

Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Assoziierten Unternehmen (1)

		Daimler Truck ¹		BBAC ²
	2021	2020	2021	2020
in Millionen €				
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung				
Umsatzerlöse	28.418	-	21.288	21.774
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	2.265	-	3.205	2.900
Sonstiges Ergebnis	1.196	-	-34	3
Gesamtergebnis	3.461	-	3.171	2.903
Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert				
Langfristige Vermögenswerte	33.561	-	7.179	6.434
Kurzfristige Vermögenswerte	28.370	-	8.197	8.562
Langfristige Schulden	17.962	-	1.112	1.010
Kurzfristige Schulden	18.816	-	8.116	8.585
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	25.153	-	6.148	5.401
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist	8.579	-	3.013	2.647
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von	-	-	-258	-215
Sonstige Überleitungseffekte inkl. Geschäftswerte aus At-equity-Bewertung und Wertminderungen auf die Beteiligung	183	-	-2	-1
At-equity-Buchwert	8.762	-	2.753	2.431

1 Daimler Truck:

Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2021 ohne Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor.

Die Angaben zur Bilanz beziehen sich auf den Erstanfang zum 10. Dezember 2021 und enthalten vorläufige Anpassungen des Konzerns aus Sicht als Investor ohne den in der Überleitung ausgewiesenen Geschäftswert.

Die Überleitung zum At-equity-Buchwert bezieht sich auf den Bilanzstichtag 31. Dezember.

2 BBAC:

Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember.

D.42

Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Assoziierten Unternehmen (2)

	BAIC Motor ¹		THBV ² (HERE)	
	2021	2020	2021	2020
in Millionen €				
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung				
Umsatzerlöse	22.809	22.681	-	-
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	1.868	1.685	-108	206
Sonstiges Ergebnis	298	-32	-17	10
Gesamtergebnis	2.166	1.653	-125	216
Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert				
Langfristige Vermögenswerte	16.492	14.550	1.175	1.190
Kurzfristige Vermögenswerte	10.492	11.762	2	24
Langfristige Schulden	2.784	2.566	87	-
Kurzfristige Schulden	11.367	13.047	-	-
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	12.833	10.699	1.090	1.214
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist	892	745	324	361
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von	-29	-17	-	-
Sonstige Überleitungseffekte inkl. Geschäftswerte aus At-equity-Bewertung und Wertminderungen auf die Beteiligung	-563	-397	-	-
At-equity-Buchwert	300	331	324	361

1 BAIC Motor:

Die Mercedes-Benz Group bezieht das anteilige Ergebnis von BAIC Motor Corporation Ltd. (BAIC Motor) mit einem Zeitversatz von drei Monaten ein.

Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Oktober bis 30. September.

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

2 THBV:

Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Die Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 31. Dezember.

D.43

Zusammengefasste Finanzinformationen nach IFRS der at-equity bewerteten wesentlichen Gemeinschaftsunternehmen

	YOUR NOW ¹	
	2021	2020
in Millionen €		
Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung		
Umsatzerlöse	260	333
Planmäßige Abschreibung	-26	-114
Zinserträge	-	-
Zinsaufwendungen	-26	-6
Aufwendungen/Erträge aus Steuern vom Einkommen und Ertrag	-3	-1
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	-333	-546
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-91
Sonstiges Ergebnis	4	-
Gesamtergebnis	-329	-637
Angaben zur Bilanz und Überleitung zum At-equity-Buchwert		
Langfristige Vermögenswerte	325	651
Kurzfristige Vermögenswerte	801	1.004
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	553	373
Langfristige Schulden	110	149
davon langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	-	2
Kurzfristige Schulden	309	395
davon kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	22	12
Eigenkapital (inklusive nicht beherrschende Anteile)	707	1.111
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile), das dem Konzern zuzuordnen ist	353	556
Unrealisierter Gewinn (-)/Verlust (+) auf Lieferungen an/von	-	-
Sonstige Überleitungseffekte inkl. Geschäftswerte aus At-equity-Bewertung und Wertminderungen auf die Beteiligung	30	-12
At-equity-Buchwert	383	544

1 Die Mercedes-Benz Group bezieht das anteilige Ergebnis der YOUR NOW Gemeinschaftsunternehmen mit einem Zeitversatz von einem Monat ein.
Die Angaben zur Gewinn- und Verlustrechnung betreffen den Zeitraum vom 1. Dezember bis 30. November.
Die Angaben zur Bilanz und zur Überleitung zum At-equity-Buchwert betreffen den Bilanzstichtag 30. November.

D.44

Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen der at-equity bewerteten unwesentlichen Unternehmen

	Assoziierte Unternehmen		Gemeinschaftsunternehmen	
	2021	2020	2021	2020
in Millionen €				
Zusammengefasste aggregierte Finanzinformationen (quotiert)				
Nachsteuerergebnis aus fortgeführten Aktivitäten	26	-11	33	35
Nachsteuerergebnis aus aufgegebenen Aktivitäten	-	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	14	8	-	-
Gesamtergebnis	40	-3	33	35

15. Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ergibt sich aus Tabelle [D.45](#).

Forderungstypen

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden enthalten Forderungen aus Kreditfinanzierungen gegen konzernfremde Dritte, die ihr Fahrzeug entweder über einen Händler oder direkt von der Mercedes-Benz Group bezogen haben.

Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern umfassen Darlehensforderungen, die aus der Bestandsfinanzierung der von der Mercedes-Benz Group bezogenen Fahrzeuge resultieren. Darüber hinaus betreffen diese Forderungen auch die Finanzierung von anderen Vermögenswerten, welche die Händler von Dritten gekauft haben, insbesondere Gebrauchtfahrzeuge oder Immobilien.

Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen umfassen Forderungen aus Leasingverträgen, bei denen die wesentlichen Chancen und Risiken aus dem Leasinggeschäft auf den Leasingnehmer übertragen wurden.

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

Die Tabelle [D.46](#) zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen zukünftigen Leasingzahlungen sowie die Entwicklung der Leasingzahlungen zum Buchwert der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen.

Im Jahr 2021 realisierte die Mercedes-Benz Group einen Ertrag in Höhe von 203 (2020: 336) Mio. € aus der Differenz zwischen den Zugängen zu Finanzierungsleasing-Verträgen und den Buchwerten der zugrunde liegenden Vermögenswerte (insbesondere aus Fahrzeuglieferungen an konsolidierte Gesellschaften, die in einem externen Finanzierungsleasing münden).

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste ist in Tabelle [D.47](#) dargestellt.

Zum 31. Dezember 2020 entfielen von den Wertberichtigungen 0,4 Mrd. € auf die Erhöhung der Kreditrisikovorsorge, die im Segment Mercedes-Benz Mobility ergebniswirksam infolge der wirtschaftlichen Entwicklung im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie gebucht wurden. Darüber hinaus ist der Rückgang der Wertberichtigungen im Vergleich zum Jahr 2020 auf die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts zurückzuführen.

Die Buchwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, die in Stufe 2 bzw. 3 ausgewiesen wurden und deren Vertrag angepasst wurde, beliefen sich zum 31. Dezember 2021 auf 392 Mio. € (31. Dezember 2020: 2.440 Mio. €). Darüber hinaus wurden zum 31. Dezember 2021 aufgrund von Vertragsanpassungen Buchwerte von 210 Mio. € von den Stufen 2 bzw. 3 in Stufe 1 umgegliedert (31. Dezember 2020: 473 Mio. €).

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [D.48](#) enthalten.

Ein Anstieg der Überfälligkeit führt regelmäßig zu einer Erhöhung der gebildeten Wertberichtigung.

Zu Vertragsbeginn werden regelmäßig Sicherheiten in Höhe von mindestens 100% des Buchwertes in Form der den Verträgen zugrunde liegenden Fahrzeuge vereinbart. Über die Laufzeit der Verträge wird die Wertentwicklung der Sicherheiten kontinuierlich bei der Berechnung der zu bildenden Risikovorsorge einbezogen, so dass die Nettobuchwerte der bonitätsbeeinträchtigten Verträge durch die Fahrzeuge im Wesentlichen abgesichert sind.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in [Anmerkung 34](#) enthalten.

Zum 31. Dezember 2021 waren Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit einem Buchwert von 10.378 (31. Dezember 2020: 11.463) Mio. € als verpfändete Sicherheiten größtenteils für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch [Anmerkung 25](#)).

D.45

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	31. Dezember 2021			31. Dezember 2020		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Absatzfinanzierung mit Endkunden	18.463	32.055	50.518	20.853	37.133	57.986
Absatzfinanzierung mit Händlern	7.726	2.432	10.158	13.701	3.171	16.872
Finanzierungsleasing-Verträge	7.327	12.117	19.444	8.606	14.319	22.925
Restwertforderungen	550	914	1.464	-	-	-
Buchwert (brutto)	34.066	47.518	81.584	43.160	54.623	97.783
Wertberichtigungen	-396	-563	-959	-684	-914	-1.598
Buchwert (netto)	33.670	46.955	80.625	42.476	53.709	96.185

D.46

Entwicklung der Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen

	31. Dezember	
	2021	2020
in Millionen €		
Vertragliche zukünftige Leasingzahlungen	17.060	20.950
davon fällig		
innerhalb eines Jahres	6.808	7.934
zwischen einem und zwei Jahren	4.737	5.797
zwischen zwei und drei Jahren	2.540	3.253
zwischen drei und vier Jahren	1.733	2.347
zwischen vier und fünf Jahren	965	1.261
nach mehr als fünf Jahren	277	358
Nicht garantierte Restbuchwerte	4.011	3.996
Bruttoinvestition	21.071	24.946
Nicht realisierter Finanzertrag	-1.627	-2.021
Buchwert (brutto)	19.444	22.925
Wertberichtigungen	-259	-445
Buchwert (netto)	19.185	22.480

D.47

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen auf Basis erwarteter Kreditverluste

	12-Monatsverluste	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
		nicht bonitäts- beein- trächtigt	bonitäts- beein- trächtigt	
	(Stufe 1)	(Stufe 2)	(Stufe 3)	
in Millionen €				
Stand zum 1. Januar 2020	463	219	627	1.309
Zuführungen	200	70	277	547
Bewertungsänderungen	14	144	472	630
Inanspruchnahmen	-28	-23	-171	-222
Auflösungen	-217	-70	-285	-572
Veränderung Bewertungsmethode	-	-	-	-
Übertragung nach Stufe 1	101	-85	-16	-
Übertragung nach Stufe 2	-49	62	-13	-
Übertragung nach Stufe 3	-5	-48	53	-
Wechselkurseffekte und sonstige Veränderungen	-26	-15	-53	-94
Stand zum 31. Dezember 2020	453	254	891	1.598
Zuführungen	204	46	253	503
Bewertungsänderungen	-47	68	318	339
Inanspruchnahmen	-20	-18	-211	-249
Auflösungen	-275	-118	-419	-812
Veränderung Bewertungsmethode	-	-	-	-
Übertragung nach Stufe 1	135	-89	-46	-
Übertragung nach Stufe 2	-34	59	-25	-
Übertragung nach Stufe 3	-5	-38	43	-
Zur Ausschüttung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts	-91	-33	-269	-393
Wechselkurseffekte und sonstige Veränderungen	19	11	21	51
Stand zum 31. Dezember 2021¹	339	142	556	1.037

1 Hierin enthalten ist der Anteil der Wertberichtigungen, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurde.

D.48

Kreditrisiken bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	12-Monatsverluste	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
		nicht bonitäts- beein- trächtigt	bonitäts- beein- trächtigt	
	(Stufe 1)	(Stufe 2)	(Stufe 3)	
in Millionen €				
31. Dezember 2021¹				
Brutto-Buchwert	79.271	3.053	1.566	83.890
davon				
nicht überfällig	78.742	2.033	353	81.128
30 Tage und weniger überfällig	521	394	93	1.008
31 bis 60 Tage überfällig	8	430	54	492
61 bis 90 Tage überfällig	-	194	50	244
91 bis 180 Tage überfällig	-	2	368	370
mehr als 180 Tage überfällig	-	-	648	648
31. Dezember 2020				
Brutto-Buchwert	90.399	5.308	2.076	97.783
davon				
nicht überfällig	89.742	3.853	469	94.064
30 Tage und weniger überfällig	641	696	97	1.434
31 bis 60 Tage überfällig	16	557	129	702
61 bis 90 Tage überfällig	-	202	134	336
91 bis 180 Tage überfällig	-	-	472	472
mehr als 180 Tage überfällig	-	-	775	775

¹ Hierin enthalten ist der Anteil des Brutto-Buchwertes, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurde.

16. Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen

Bei den verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen mit einem Buchwert von 7.579 (2020: 6.397) Mio.€, die in die Liquiditätssteuerung des Konzerns einbezogen sind, handelt es sich um Finanzinstrumente, die erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bzw. zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden.

Soweit durch börsennotierte Wertpapiere ein kurzfristiger Liquiditätsbedarf gedeckt wird, werden diese als kurzfristige Vermögenswerte ausgewiesen.

Zum 31. Dezember 2021 hatte der Konzern Wertpapiere in Höhe von 0,4 (2020: 0,8) Mrd.€, die als Sicherheiten für Offenmarktgeschäfte mit der Deutschen Bundesbank genutzt werden können.

Weitere Angaben zu den verzinslichen Wertpapieren und ähnlichen Geldanlagen erfolgen in [Anmerkung 33](#).

17. Übrige finanzielle Vermögenswerte

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Posten übrige finanzielle Vermögenswerte setzt sich wie in Tabelle [D.49](#) dargestellt zusammen.

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

Zum 31. Dezember 2021 waren Forderungen mit einem Buchwert von 908 (2020: 529) Mio.€ als Sicherheiten für Verbindlichkeiten gestellt.

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Vermögenswerten erfolgen in [Anmerkung 33](#).

D.49

Übrige finanzielle Vermögenswerte

	31. Dezember 2021			31. Dezember 2020		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Eigen- und Fremdkapitalanteile	-	1.576	1.576	-	1.311	1.311
erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	911	911	-	942	942
erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	665	665	-	369	369
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	128	892	1.020	423	1.722	2.145
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	38	23	61	47	27	74
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	2.913	690	3.603	2.287	1.107	3.394
	3.079	3.181	6.260	2.757	4.167	6.924

18. Übrige Vermögenswerte

Die Zusammensetzung der übrigen nicht finanziellen Vermögenswerte kann Tabelle [7 D.50](#) entnommen werden.

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

D.50

Übrige Vermögenswerte

	31. Dezember 2021			31. Dezember 2020		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Erstattungsansprüche aus Ertragsteuern	591	398	989	527	234	761
Erstattungsansprüche aus sonstigen Steuern	2.282	40	2.322	2.545	79	2.624
Erwartete sonstige Erstattungsansprüche	187	155	342	198	179	377
Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	445	121	566	670	91	761
Übrige	568	822	1.390	594	328	922
	4.073	1.536	5.609	4.534	911	5.445

19. Vorräte

Die Zusammensetzung der Vorräte kann Tabelle [7 D.51](#) entnommen werden.

D.51

Vorräte

	31. Dezember	
	2021	2020
in Millionen €		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.488	3.010
Unfertige Erzeugnisse und Leistungen	3.969	3.629
Fertige Erzeugnisse, Ersatzteile und Waren	14.829	19.675
Geleistete Anzahlungen	180	130
	21.466	26.444

Der in den Umsatzkosten ausgewiesene Aufwand aus der Abwertung auf Vorräte belief sich im Jahr 2021 auf 231 (2020: 294) Mio. €. Zum 31. Dezember 2021 betrugen die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, 755 (31. Dezember 2020: 977) Mio. €; hierbei handelt es sich überwiegend um Ersatzteile.

Zur Sicherung der Verpflichtungen aus Altersteilzeit und Langzeitkonten ist dem Daimler Pension Trust e.V. zum 31. Dezember 2021 ein in den Vorräten enthaltener Bestand an Geschäfts- und Vorführfahrzeugen des Segments Mercedes-Benz Cars & Vans von 791 Mio. € sicherungsübereignet (31. Dezember 2020: 909 Mio. €).

Darüber hinaus waren zum 31. Dezember 2021 Vorräte mit einem Buchwert von 12 (31. Dezember 2020: 275) Mio. € als verpfändete Sicherheiten für Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen gestellt (siehe auch [Anmerkung 25](#)).

20. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Zusammensetzung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen kann Tabelle [7 D.52](#) entnommen werden.

D.52

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	31. Dezember	
	2021	2020
in Millionen €		
Buchwert (brutto)	7.818	10.873
Wertberichtigungen	-145	-224
Buchwert (netto)	7.673	10.649

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 32 Mio. € wiesen zum 31. Dezember 2021 eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr auf (31. Dezember 2020: 35 Mio. €).

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sind Forderungen aus Verträgen mit Kunden im Anwendungsbereich des IFRS 15.

Wertberichtigungen

Die Entwicklung der Wertberichtigungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist in Tabelle [7 D.53](#) dargestellt.

D.53

Entwicklung der Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf der Basis erwarteter Kreditverluste

	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	nicht bonitäts- beein- trächtigt (Stufe 2)	bonitäts- beein- trächtigt (Stufe 3)	
in Millionen €			
Stand zum 1. Januar 2020	98	145	243
Zuführungen	26	86	112
Bewertungsänderungen	8	2	10
Inanspruchnahmen	-9	-38	-47
Auflösungen	-18	-58	-76
Veränderung Bewertungsmethode	-	-	-
Übertragung nach Stufe 2	1	-1	-
Übertragung nach Stufe 3	-1	1	-
Wechselkurseffekte und sonstige Effekte	-4	-14	-18
Stand zum 31. Dezember 2020	101	123	224
Zuführungen	17	44	61
Bewertungsänderungen	-	6	6
Inanspruchnahmen	-15	-14	-29
Auflösungen	-19	-46	-65
Veränderung Bewertungsmethode	-	-	-
Übertragung nach Stufe 2	-4	4	-
Übertragung nach Stufe 3	-	-	-
Zur Ausschüttung bestimmte Vermögenswerte des Daimler-Nutzfahrzeug- geschäfts	-26	-28	-54
Wechselkurseffekte und sonstige Effekte	2	-	2
Stand zum 31. Dezember 2021	56	89	145

Kreditrisiken

Informationen über die in den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in Tabelle [D.54](#) enthalten.

D.54

Kreditrisiken bei Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

	Gesamtlaufzeitverluste		Gesamt
	nicht bonitäts- beein- trächtigt (Stufe 2)	bonitäts- beein- trächtigt (Stufe 3)	
in Millionen €			
31. Dezember 2021¹			
Brutto-Buchwert	7.731	117	7.848
davon			
nicht überfällig	6.788	2	6.790
30 Tage und weniger überfällig	566	1	567
31 bis 60 Tage überfällig	102	-	102
61 bis 90 Tage überfällig	36	1	37
91 bis 180 Tage überfällig	56	36	92
mehr als 180 Tage überfällig	183	77	260
31. Dezember 2020			
Brutto-Buchwert	10.589	284	10.873
davon			
nicht überfällig	8.755	93	8.848
30 Tage und weniger überfällig	976	9	985
31 bis 60 Tage überfällig	198	4	202
61 bis 90 Tage überfällig	111	1	112
91 bis 180 Tage überfällig	170	42	212
mehr als 180 Tage überfällig	379	135	514

¹ Hierin enthalten ist der Anteil des Brutto-Buchwertes, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurde.

Weitere Informationen über Finanzrisiken und die Risikoarten sind in [Anmerkung 34](#) enthalten.

21. Eigenkapital

Siehe hierzu auch die Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals [➔ D.05](#).

Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital (Grundkapital) ist in nennwertlose Stückaktien unterteilt. Sämtliche Aktien sind voll einbezahlt. Jede Stückaktie gewährt eine Stimme in der Hauptversammlung der Mercedes-Benz Group AG und, gegebenenfalls mit Ausnahme eventueller nicht dividendenberechtigter junger Aktien, den gleichen Anteil am Gewinn nach Maßgabe der von der Hauptversammlung beschlossenen Dividendenausschüttung. Der anteilige Betrag einer Aktie am Grundkapital beträgt rund 2,87 €.

Seit dem 1. Januar 2020 ergaben sich keine Veränderungen der im Umlauf befindlichen/ausgegebenen Aktien. Der Stand beträgt am 31. Dezember 2021 unverändert zum 31. Dezember 2020 1.070 Mio. Stück.

Genehmigtes Kapital

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

Vom Genehmigten Kapital 2018 wurde bislang kein Gebrauch gemacht.

Bedingtes Kapital

Mit Beschluss der Hauptversammlung vom 8. Juli 2020 wurde der Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 7. Juli 2025 Wandel- und/oder Optionsschuldverschreibungen oder eine Kombination dieser Instrumente (Schuldverschreibungen) im Gesamtnennbetrag von bis zu 10,0 Mrd. € mit einer Laufzeit von längstens 10 Jahren zu begeben und den Inhabern bzw. Gläubigern dieser Schuldverschreibungen Wandlungs- bzw. Optionsrechte auf neue, auf den Namen lautende Stückaktien der Daimler AG mit einem anteiligen Betrag am Grundkapital von insgesamt bis zu 500 Mio. € nach näherer Maßgabe der Wandel- bzw. Optionsanleihebedingungen zu gewähren. Die Schuldverschreibungen können gegen Barleistung, aber auch gegen Sachleistung, insbesondere gegen die Beteiligung an anderen Unternehmen begeben werden. Die jeweiligen Bedingungen können auch eine Wandlungs- bzw. Optionspflicht vorsehen. Die Schuldverschreibungen können einmalig oder mehrmals, insgesamt oder in Teilen oder gleichzeitig in verschiedenen Tranchen und auch durch mit der Daimler AG im Sinne der §§15 ff. AktG verbundene Unternehmen begeben werden. Der Vorstand wurde unter anderem auch ermächtigt, unter bestimmten Voraussetzungen und in definierten Grenzen mit Zustimmung des Aufsichtsrats das Bezugsrecht der Aktionäre auf die Schuldverschreibungen auszuschließen.

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

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

Eigene Aktien

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

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

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

Belegschaftsaktienprogramme

Im ersten Quartal 2021 hat der Konzern, analog zum Vorjahr, gemäß § 71 Abs. 1 Nr. 2 AktG ohne Nutzung der Ermächtigung der Hauptversammlung zum Erwerb eigener Aktien vom 8. Juli 2020 im Zusammenhang mit Belegschaftsaktienprogrammen 0,7 Mio. Daimler-Aktien zum Erwerbspreis von insgesamt 48 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 1,9 Mio. € bzw. 0,06% erworben und an Mitarbeiter ausgeben (2020: 1,1 Mio. Daimler-Aktien zum

Erwerbspreis von insgesamt 30 Mio. € mit einem anteiligen Betrag bzw. Anteil am Grundkapital von 3,0 Mio. € bzw. 0,10%).

Kapitalrücklagen

Die Kapitalrücklagen enthalten im Wesentlichen Aufgelder aus der Ausgabe von Aktien sowie die Aufwendungen aus der Ausübung von bis 2014 ausübbarer Stock-Option-Plänen und der Ausgabe von Belegschaftsaktien, Effekte aus Anteilsveränderungen an einbezogenen Unternehmen sowie zugehörige direkt verrechnete Transaktionskosten.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Daneben werden Neubewertungen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen sowie die darauf entfallenden erfolgsneutralen latenten Steuern in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

Dividende

Nach dem deutschen Aktiengesetz wird die Dividende aus dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Mercedes-Benz Group AG (Einzelabschluss) ausgewiesenen Bilanzgewinn ausgeschüttet. Der Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Bilanzgewinn des Jahres 2021 der Mercedes-Benz Group AG 5.349 Mio. € (5,00 € je dividendenberechtigter Stückaktie) an die Aktionäre auszuschütten (2020: 1.444 Mio. € bzw. 1,35 € je dividendenberechtigter Stückaktie).

Übrige Rücklagen

In den übrigen Rücklagen sind die kumulierten Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung der Abschlüsse konsolidierter ausländischer Tochterunternehmen sowie die kumulierten Effekte aus der erfolgsneutralen Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, derivativen Finanzinstrumenten sowie aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen enthalten.

Die Veränderungen der übrigen Rücklagen sind im sonstigen Ergebnis enthalten und werden in Tabelle [7 D.02](#) dargestellt.

22. Aktienorientierte Vergütung

Der Konzern verfügt zum 31. Dezember 2021 über die Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP) 2018 bis 2021. Die PPSP werden als aktienorientierte Vergütungsinstrumente mit Barausgleich mit dem jeweiligen beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag bewertet. Sie werden am Ende ihrer vertraglich festgelegten Laufzeiten ausbezahlt; eine vorzeitige, anteilige Auszahlung ist nur unter bestimmten Bedingungen beim Ausscheiden aus dem Konzern möglich. Der PPSP 2017 wurde planmäßig im ersten Quartal 2021 ausbezahlt.

Darüber hinaus werden 50% des Jahresbonus des Vorstands erst nach Ablauf eines weiteren Geschäftsjahres ausbezahlt. Der tatsächliche Auszahlungsbetrag bestimmt sich hierbei nach der Entwicklung der Mercedes-Benz Group-Aktie im Vergleich zu einem automobilbezogenen Index (Auto-STOXX). Hierbei entspricht der beizulegende Zeitwert des von dieser weiteren Entwicklung abhängigen mittelfristigen Anteils des Jahresbonus dem inneren Wert der Zusage zum Abschlussstichtag.

Die Effekte vor Steuern, die sich in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Konzernbilanz im Zusammenhang mit der aktienorientierten Vergütung für die Führungskräfte des Konzerns und den Vorstand der Mercedes-Benz Group AG ergeben, können Tabelle [D.55](#) entnommen werden.

Die Angaben in Tabelle [D.55](#) stellen keine zugeflossene und auch keine zugesicherte Vergütung dar, sondern einen nach IFRS ermittelten Aufwand. Angaben über die Vorstandsvergütung im Jahr 2021 sind im Vergütungsbericht dargestellt.

D.55

Effekte aus aktienorientierter Vergütung aus fortgeführten Aktivitäten

	Aufwand		Rückstellung	
	2021	2020	2021	2020
in Millionen €				
PPSP	-427	-79	515	141
davon PPSP der Vorstandsmitglieder	-20	-6	28	11
Mittelfristiger Anteil des Jahresbonus der Vorstandsmitglieder	-7	-5	12	6
	-434	-84	527	147

Performance-Phantom-Share-Pläne

Im Jahr 2021 hat der Konzern, ebenso wie in den Vorjahren, einen Performance-Phantom-Share-Plan (PPSP) ausgegeben. Im Rahmen des PPSP gewährt die Mercedes-Benz Group bezugsberechtigten Mitarbeitern virtuelle Aktien (Phantom Shares), die nach vier Jahren dazu berechtigen, eine Auszahlung in bar zu erhalten. Während der vierjährigen Laufzeit zwischen Zuteilung der vorläufigen Phantom Shares und Auszahlung des Planes am Ende der Laufzeit entfällt auf die Phantom Shares ein Dividendenäquivalent in Höhe der im jeweiligen Jahr auf echte Mercedes-Benz Group-Aktien ausgeschütteten Dividenden. Der Auszahlungsbetrag am Ende der Laufzeit ergibt sich aus der Multiplikation der (endgültig) erdienten Anzahl der Phantom Shares (wird nach drei Jahren in Abhängigkeit vom Grad der Erreichung bestimmter Kennzahlen festgelegt) mit dem Kurs der Mercedes-Benz Group-Aktie (ermittelt als durchschnittlicher Kurs innerhalb eines festgelegten Zeitraums am Ende der vierjährigen Planlaufzeit). Der Erdienungszeitraum beträgt somit vier Jahre. Bei den bestehenden Plänen ist der Kurs der Mercedes-Benz Group-Aktie bei Auszahlung auf das 2,5-fache des Kurses bei Gewährung begrenzt. Darüber hinaus ist der Auszahlungsbetrag für die Vorstandsmitglieder zusätzlich auf das 2,5-fache des Zuteilungswertes, der zur Ermittlung der vorläufigen Anzahl der Phantom Shares herangezogen wurde, begrenzt. In die Begrenzung des Auszahlungsbetrags für die Vorstandsmitglieder werden auch die Dividendenäquivalente eingerechnet.

Bei den begebenen PPSP-Plänen basiert die Ermittlung der Zielerreichung auf der relativen Aktienperformance, die die Performanceentwicklung der Mercedes-Benz Group-Aktie im Vergleich zur Entwicklung eines Performanceindex auf Basis einer Wettbewerbergruppe einschließlich der Mercedes-Benz Group misst, und dem Return on Sales (RoS) der Mercedes-Benz Group im Vergleich zum durchschnittlichen RoS einer Wettbewerbergruppe. Seit dem PPSP 2018 ist der durchschnittliche RoS der Wettbewerbergruppe zusätzlich umsatzgewichtet.

Für die Vorstandsmitglieder gelten hier besondere Regelungen: Bei gleichem durchschnittlichen RoS der Wettbewerber muss ein höherer RoS der Mercedes-Benz Group erreicht werden, um die gleiche Zielerreichung zu erhalten wie die übrigen Planteilnehmer. Außerdem wurde eine zusätzliche Begrenzung der Zielerreichung für den Bezugsparameter RoS für die Vorstandsmitglieder festgelegt. Im Falle einer Zielerreichung zwischen 195% und 200% erfolgt ein zusätzlicher Vergleich auf Basis des absolut erzielten RoS. Liegt demnach im dritten Jahr des Performance-Zeitraums der tatsächliche RoS für das Automobilgeschäft unter dem strategischen Rendite-Zielwert ist die Zielerreichung auf 195% begrenzt.

Der Konzern bilanziert die Verpflichtung aus den PPSP in der Konzernbilanz in den Rückstellungen für sonstige Risiken. Da die Auszahlung pro erdientem Phantom Share vom Kurs der Mercedes-Benz Group-Aktie abhängig ist, stellt der Aktienkurs der Mercedes-Benz Group-Aktie den wesentlichen Teil des beizulegenden Zeitwerts pro Phantom Share zum Bilanzstichtag dar. Der in den einzelnen Jahren anteilig berücksichtigte Aufwand aus den PPSP richtete sich nach dem Kurs der Mercedes-Benz Group-Aktie und einer Schätzung des Zielerreichungsgrades.

Mit Vollzug der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts werden die noch ausstehenden PPSP-Pläne als konzernspezifische Pläne weitergeführt. In diesem Zusammenhang wurden für die noch ausstehenden Pläne PPSP 2018 bis PPSP 2021 die Planbedingungen wie im Folgenden erläutert angepasst.

ÄNDERUNGEN DER BEDINGUNGEN FÜR DEN PPSP 2018

Beim PPSP 2018 endet die Laufzeit am 31.12.2021 und die endgültig erdiente Anzahl an Phantom Shares steht fest. Im Gegensatz zu den ursprünglichen Planbedingungen

ermittelt sich der Kurs, mit dem die (endgültig) erdiente Anzahl der Phantom Shares multipliziert wird, auf Basis der durchschnittlichen Kurse der Mercedes-Benz Group AG und der Daimler Truck Holding AG innerhalb eines festgelegten Zeitraums zu Beginn des Jahres 2022 unter Berücksichtigung des für die Aktionäre definierten Zuteilungsverhältnisses, bei dem jeder Aktionär für je zwei Mercedes-Benz Group-Aktien eine Daimler Truck Holding-Aktie erhält.

ÄNDERUNGEN DER BEDINGUNGEN FÜR DIE PPSP 2019 BIS 2021

Beim PPSP 2019 bis 2021 sind weitergehende Anpassungen erforderlich, um die jeweiligen Pläne nach der Abspaltung konzernspezifisch fortzuführen. Hier wird die Anzahl der gewährten Phantom Shares mit Hilfe eines Umrechnungsfaktors angepasst. Der Umrechnungsfaktor erhöht die Anzahl der (vorläufig) zugeteilten Mercedes-Benz Group AG Phantom Shares, indem die fiktive Zuteilung von Phantom Shares der Daimler Truck Holding AG auf Basis des für die Aktionäre definierten Zuteilungsverhältnisses in zusätzliche Mercedes-Benz Group AG Phantom Shares umgetauscht wird. Die Erhöhung der Anzahl der (vorläufig) zugeteilten Mercedes-Benz Group AG Phantom Shares stellt eine äquivalente Kompensation für den Wertverlust aus der Abspaltung dar. Der Umtausch erfolgt auf Basis des Durchschnitts der Kurse der Mercedes-Benz Group-Aktie und der Aktie der Daimler Truck Holding AG innerhalb eines festgelegten Zeitraums im Dezember 2021. Der Auszahlungsbetrag bemisst sich ab der Abspaltung anhand der spezifischen Erfolgsfaktoren der Mercedes-Benz Group.

Die Auszahlung des Dividendenäquivalents bemisst sich zukünftig an der angepassten Anzahl der Phantom Shares und der tatsächlich gezahlten Dividende auf Aktien der Mercedes-Benz Group AG.

Falls Planteilnehmer von einem Unternehmen der Mercedes-Benz Group auf ein Unternehmen der Daimler Truck Group oder umgekehrt übergegangen sind, wurde die Rückstellung soweit möglich gegen eine Ausgleichszahlung mit übertragen. Die Auszahlung des PPSP erfolgt letztlich durch das neue Beschäftigungsunternehmen. Konnte die Rückstellung nicht übertragen werden, besteht eine Erstattungsvereinbarung für den Teil des PPSP, der vor der Abspaltung in einem Unternehmen der jeweils anderen Gruppe erdient wurde.

23. Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen ist in Tabelle [D.56](#) dargestellt.

D.56

Zusammensetzung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

	31. Dezember	
	2021	2020 ¹
in Millionen €		
Pensionsverpflichtungen	4.914	11.047
Zuschussverpflichtungen für Gesundheitsfürsorgeleistungen	445	1.023
	5.359	12.070

¹ Zum 31. Dezember 2020 einschließlich des abgespaltenen Daimler-Nutzfahrzeug-geschäfts.

In der Mercedes-Benz Group bestehen landesspezifisch sowohl leistungsorientierte Pensionszusagen sowie Beitragszusagen. Darüber hinaus werden im Ausland in geringem Umfang Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen gewährt.

Leistungsorientierte Pensionspläne

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden im Zusammenhang mit leistungsorientierten Pensionszusagen an aktive und ehemalige Mitarbeiter der Mercedes-Benz Group sowie deren Hinterbliebene gebildet. Grundsätzlich variieren die leistungsorientierten Pensionspläne im Konzern entsprechend den wirtschaftlichen, steuerlichen und rechtlichen Gegebenheiten in den jeweiligen Ländern. Die leistungsorientierten Pensionszusagen umfassen in der Regel auch Leistungen bei Invalidität und Todesfall.

Nachfolgend werden die wesentlichen in- und ausländischen Pensionspläne des Konzerns beschrieben.

Inländische Pensionspläne und Planvermögen

In Deutschland haben die Mitarbeiter vor allem leistungsorientierte Pensionszusagen; der überwiegende Teil der Pensionszusagen für die aktive Belegschaft basiert auf individuellen Versorgungskonten, für die das Unternehmen jährlich einen Beitrag bereitstellt. Die

Höhe der Beiträge ist bei den Tarifmitarbeitern abhängig von der tariflichen Einstufung im jeweiligen Jahr oder vom jeweiligen Einkommen und bei den leitenden Führungskräften vom jeweiligen Einkommen. Für die vor dem Jahr 2011 erteilten Zusagen werden die Beiträge über feste Faktoren, die vom Alter des Mitarbeiters abhängen, in Kapitalbausteine umgerechnet und dem individuellen Versorgungskonto gutgeschrieben. Die Faktoren zur Umrechnung beinhalten eine feste Wertsteigerung. Für die ab dem Jahr 2011 erteilten Zusagen garantiert das Unternehmen mindestens die in einen Kapitalkontenplan eingezahlten Beiträge. Die Auszahlung im Versorgungsfall erfolgt als lebenslange Rente, in zwölf Jahresraten oder als Einmalkapital.

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

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

Die inländischen Verpflichtungen aus leistungsorientierten Pensionszusagen sind zum überwiegenden Teil durch Fondsvermögen gedeckt. Zwischen der Mercedes-Benz Group AG sowie weiteren deutschen Konzerngesellschaften und dem Daimler Pension Trust e.V. bestehen Contractual Trust Arrangements (CTA). Der Daimler Pension Trust e.V. agiert dabei als Sicherungstreuhänder.

Im Jahr 2018 hat die Mercedes-Benz Group AG bestimmte Pensionsverpflichtungen und Planvermögen für Mitarbeiter, die sich bereits im Ruhestand befanden, sowie für deren Hinterbliebene auf die Daimler Pensionsfonds AG (Pensionsfonds) übertragen. Die Durchführung dieser Leistungen wird durch den nicht versicherungsförmig ausgestalteten Pensionsfonds erbracht, der dem Versicherungsaufsichtsgesetz und damit der Beaufsichtigung durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) unterliegt. Sofern in der Zukunft im Pensionsfonds eine aufsichtsrechtliche Unterdeckung entsteht, wird eine Nachschussforderung an die Mercedes-Benz Group AG gestellt.

In Deutschland bestehen im Übrigen keine gesetzlichen oder regulatorischen Mindestdotierungsverpflichtungen.

Ausländische Pensionspläne und Planvermögen

Im Ausland bestehen sowohl endgehaltsbasierte Pläne als auch Pläne, die auf gehaltsabhängigen Bausteinen basieren. Die ausländischen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen sind zum Großteil durch Fondsvermögen gedeckt.

Risiken aus leistungsbasierten Pensionsplänen und Planvermögen

Die allgemeinen Anforderungen an Altersversorgungsmodelle sind in konzernweit gültigen Richtlinien festgehalten. Danach sollen die zugesagten Leistungen zu einer zusätzlichen Absicherung im Ruhestand und im Todes- oder Invaliditätsfall beitragen, für das jeweilige Konzernunternehmen plan- und erfüllbar und risikoarm ausgestaltet sein. Darüber hinaus existiert ein Gremium, das neue Pensionspläne bzw. Änderungen an bestehenden Pensionsplänen genehmigt sowie die Richtlinien im Zusammenhang mit der betrieblichen Altersversorgung freigibt.

Sowohl die Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionszusagen als auch die Planvermögen können im Zeitablauf Schwankungen unterliegen. Dadurch kann der Finanzierungsstatus negativ oder positiv beeinflusst werden. Die Schwankungen bei den leistungsbasierten Pensionsverpflichtungen resultieren in der Mercedes-Benz Group insbesondere aus der Änderung von finanziellen Annahmen wie den Abzinsungsfaktoren und dem Anstieg der Lebenshaltungskosten, aber auch aus der Änderung demografischer Annahmen wie einer veränderten Lebenserwartung. Beim überwiegenden Anteil der inländischen Pläne haben erwartete langfristige Lohn- und Gehaltssteigerungsraten keinen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

Der Marktwert der Planvermögen wird maßgeblich durch die Lage auf den Kapitalmärkten bestimmt. Ungünstige Entwicklungen, vor allem bei Aktien und festverzinslichen Wertpapieren, könnten den Marktwert vermindern. Die breite Streuung der Vermögensanlagen, die Auswahl von Vermögensverwaltern auf Basis quantitativer und qualitativer Analysen und die laufende Überwachung der Erträge und des Risikos tragen zu einer Reduzierung des Investmentrisikos bei. Der

Konzern führt den Planvermögen regelmäßig zusätzliches Vermögen zu, um die künftigen Verpflichtungen aus leistungsbasierten Pensionsplänen zu decken.

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

Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

Bestimmte ausländische Tochterunternehmen, insbesondere in den USA, gewähren ihren Mitarbeitern für den Zeitraum nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen mit festen Leistungsansprüchen, die als leistungsorientierte Pläne zu bilanzieren sind. Die wesentlichen Eckdaten zu den Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen sind in Tabelle [D.57](#) dargestellt. Der Rückgang des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtungen ist auf die im Rahmen der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts abgegangenen Verpflichtungsumfänge zurückzuführen. Im Nettoertrag für die Gesundheitsfürsorgeleistungen waren im Jahr 2020 Anpassungen der künftigen Beiträge für die Gesundheitsfürsorgeleistungen eines Plans in den USA enthalten.

D.57

Wesentliche Eckdaten zu Zusagen für Gesundheitsfürsorgeleistungen

	2021	2020 ¹
in Millionen €		
Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen	445	1.023
Beizulegender Zeitwert der Erstattungsansprüche	-	-
Finanzierungsstatus	-445	-1.023
Nettoaufwand/-ertrag für Gesundheitsfürsorgeleistungen	-25	117

¹ Zum 31. Dezember 2020 einschließlich des abgespaltenen Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts.

Überleitung der Nettoschuld aus leistungsbasierten Verpflichtungen

Die Entwicklung der leistungsbasierten Verpflichtungen und des beizulegenden Zeitwerts der Planvermögen ist in Tabelle [7 D.58](#) unter Berücksichtigung der Umfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts bis zum Zeitpunkt der Entkonsolidierung dargestellt. Die Tabelle umfasst damit die fortgeführten und die aufgegebenen Aktivitäten.

Zusammensetzung der Planvermögen

Die Planvermögen sind ausschließlich für die Erfüllung der Pensionsverpflichtungen sowie für die Deckung der Aufwendungen für die Verwaltung der Vermögensanlagen vorgesehen. Die Zusammensetzung der Planvermögen des Konzerns ist aus Tabelle [7 D.59](#) ersichtlich.

Für Eigenkapitalinstrumente und Anleihen stehen infolge ihrer jeweiligen Notierung an einem aktiven Markt in der Regel Marktpreise zur Verfügung. Die Anleihen haben zum weitaus überwiegenden Teil ein Investment-Grade-Rating. Darin enthalten sind Staatsanleihen sehr guter Bonität.

Die Investmentstrategie wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst. Die Verabschiedung der Investmentstrategie erfolgt durch Investment-Komitees, die sich in der Regel aus Vertretern des Finanz- und Personalbereichs zusammensetzen. Die Struktur der Pensionsverpflichtungen wird grundsätzlich bei der Bestimmung der Investmentstrategie für die Planvermögen berücksichtigt.

D.58

Barwert der leistungs-basierten Verpflichtungen und beizulegender Zeitwert der Planvermögen

	2021			2020		
	Gesamt	Inländische Pensions-pläne	Ausländische Pensions-pläne	Gesamt	Inländische Pensions-pläne	Ausländische Pensions-pläne
in Millionen €						
Barwert der leistungs-basierten Verpflichtungen zum 1. Januar	39.846	35.484	4.362	36.195	31.770	4.425
Laufender Dienstzeitaufwand	823	744	79	795	686	109
Zinsaufwand	258	145	113	444	309	135
Beiträge der Teilnehmer des Plans	31	26	5	30	25	5
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen demografischer Annahmen	-14	-2	-12	-50	10	-60
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus Veränderungen finanzieller Annahmen	-3.573	-3.488	-85	3.830	3.494	336
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste aus erfahrungsbedingten Anpassungen	-31	-4	-27	4	-1	5
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	-3.618	-3.494	-124	3.784	3.503	281
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	7	-	7	-104	-	-104
Geleistete Pensionszahlungen	-1.077	-863	-214	-1.023	-821	-202
Im Rahmen der Entkonsolidierung abgegangene Verpflichtungen Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft	-8.094	-5.542	-2.552	-	-	-
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	328	80	248	-275	12	-287
Barwert der leistungs-basierten Verpflichtungen zum 31. Dezember	28.504	26.580	1.924	39.846	35.484	4.362
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 1. Januar	28.870	25.400	3.470	27.760	24.454	3.306
Verzinsung der Planvermögen	188	101	87	328	233	95
Versicherungsmathematische Gewinne/Verluste (-)	1.055	886	169	1.148	800	348
Tatsächliches Ergebnis der Planvermögen	1.243	987	256	1.476	1.033	443
Beiträge des Arbeitgebers	852	742	110	788	663	125
Beiträge der Teilnehmer des Plans	30	26	4	30	25	5
Geleistete Pensionszahlungen der Planvermögen	-1.014	-830	-184	-964	-786	-178
Im Rahmen der Entkonsolidierung abgegangenes Vermögen Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft	-6.097	-4.021	-2.076	-	-	-
Wechselkursänderungen und sonstige Veränderungen	328	88	240	-220	11	-231
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen zum 31. Dezember	24.212	22.392	1.820	28.870	25.400	3.470
Finanzierungsstatus zum 31. Dezember	-4.292	-4.188	-104	-10.976	-10.084	-892
versicherungsmathematische Verluste aus Vermögenswertbegrenzung (Asset Ceiling)	-14	-	-14	-3	-	-3
Bilanzbetrag zum 31. Dezember	-4.306	-4.188	-118	-10.979	-10.084	-895
davon in: Übrige Vermögenswerte	608	469	139	68	-	68
davon in: Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	-4.914	-4.657	-257	-11.047	-10.084	-963

D.59

Zusammensetzung der Planvermögen

	31. Dezember 2021			31. Dezember 2020 ¹		
	Gesamt	Inländische Pensions-pläne	Ausländische Pensions-pläne	Gesamt	Inländische Pensions-pläne	Ausländische Pensions-pläne
in Millionen €						
Eigenkapitalinstrumente ²	7.124	6.791	333	8.170	7.092	1.078
Staatsanleihen	4.219	3.583	636	4.738	3.991	747
Unternehmensanleihen	10.221	9.696	525	11.940	10.759	1.181
Forderungsbesicherte Anleihen	183	77	106	70	61	9
Anleihen	14.623	13.356	1.267	16.748	14.811	1.937
Sonstige börsennotierte Anlagen	22	16	6	10	3	7
Börsennotierte Anlagen	21.769	20.163	1.606	24.928	21.906	3.022
Alternative Investments und sonstige nicht börsennotierte Anlagen	592	503	89	1.213	980	233
Immobilien	570	506	64	482	381	101
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.281	1.220	61	2.247	2.133	114
Nicht börsennotierte Anlagen	2.443	2.229	214	3.942	3.494	448
Beizulegender Zeitwert der Planvermögen	24.212	22.392	1.820	28.870	25.400	3.470

¹ Zum 31. Dezember 2020 sind die Planvermögen des abgespaltenen Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts enthalten.

² Einschließlich der Anteile an Nissan von 497 Mio. €; zum 31. Dezember 2020: einschließlich der Anteile an Renault und Nissan von insgesamt 983 Mio. €.

Pensionsaufwendungen

Die Zusammensetzung der in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung enthaltenen Nettopensionsaufwendungen für die fortgeführten Aktivitäten kann Tabelle [7 D.60](#) entnommen werden. Der im Jahr 2020 als nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand ausgewiesene Ertrag resultiert aus der Schließung eines leistungsorientierten Versorgungsplans in den USA.

D.60

Pensionsaufwendungen

	2021			2020		
	Gesamt	Inländische Pensions-pläne	Ausländische Pensions-pläne	Gesamt	Inländische Pensions-pläne	Ausländische Pensions-pläne
in Millionen €						
Laufender Dienstzeitaufwand	-604	-581	-23	-584	-533	-51
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen, Plankürzungen und Planabgeltungen	-9	-	-9	105	-	105
Nettozinsaufwand	-41	-33	-8	-70	-57	-13
Nettozinsertrag	4	-	4	3	-	3
	-650	-614	-36	-546	-590	44

Bewertungsprämissen

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

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

Tabelle [D.61](#) enthält die zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen verwendeten wesentlichen, gewichteten durchschnittlichen Bewertungsfaktoren.

Sensitivitätsanalyse

Ein Anstieg bzw. Rückgang der wesentlichen versicherungsmathematischen Annahmen hätte auf den Barwert der leistungsorientierten Verpflichtung die in Tabelle [D.62](#) dargestellten Auswirkungen.

Die von den Versicherungsmathematikern durchgeführten Berechnungen wurden für die als wesentlich eingestuften Bewertungsparameter isoliert vorgenommen, d.h. bei einer gleichzeitigen Änderung mehrerer Parameter können die einzelnen Auswirkungen aufgrund von Korrelationseffekten nicht aufsummiert werden. Aus den angegebenen Sensitivitäten kann bei einer Änderung der Parameter keine lineare Entwicklung für die leistungsorientierte Verpflichtung abgeleitet werden.

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

Auswirkung auf zukünftige Zahlungsströme

Im Januar 2022 wurden rund 5 % der Anteile an der Daimler Truck Holding AG in das durch den Daimler Pension Trust e.V. treuhänderisch verwaltete Planvermögen eingebracht. Die Dotierung ist nicht zahlungswirksam und belief sich auf 1,3 Mrd. €. Für das Jahr 2022 wird der Konzern im vierten Quartal des Jahres entscheiden, ob und in welcher Höhe über die Einbringung der Anteile an der Daimler Truck Holding AG hinausgehende Zuwendungen erfolgen werden. Die Pensionszahlungen werden im Jahr 2022 voraussichtlich 0,9 Mrd. € betragen.

Die gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungsorientierten Verpflichtungen kann Tabelle [D.63](#) entnommen werden.

Beitragszusagen

Im Rahmen der Beitragszusagen werden festgelegte Beiträge an externe Versicherungen oder Fonds entrichtet. Über die Bezahlung der festgelegten Beiträge hinaus bestehen für die Mercedes-Benz Group grundsätzlich keine weiteren Leistungsverpflichtungen oder Risiken aus diesen Pensionsplänen. Zudem entrichtet der Konzern Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger. Im Jahr 2021 betrugen die Aufwendungen im Zusammenhang mit Beitragszusagen insgesamt 1,5 (2020: 1,6) Mrd. €; davon entfielen 1,3 (2020: 1,5) Mrd. € auf die Beiträge an gesetzliche Rentenversicherungsträger.

D.61

Wesentliche Faktoren zur Berechnung der Pensionsverpflichtungen

	31. Dezember		31. Dezember	
	2021	2020 ¹	2021	2020 ¹
	Inländische Pensions-pläne	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne
in %				
Abzinsungsfaktoren	1,1	0,4	2,7	2,5
Erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen ²	1,8	1,8	-	-

1 In die Ermittlung der Beträge zum 31. Dezember 2020 ist das abgespaltene Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft einbezogen.

2 Die erwarteten Lebenshaltungskostensteigerungen können sich bei den inländischen Pensionsplänen – abhängig von der einzelnen Planausgestaltung – sowohl auf die Verpflichtung der aktiven als auch der ehemaligen Mitarbeiter des Konzerns sowie deren Hinterbliebene auswirken. Beim überwiegenden Anteil der ausländischen Pläne haben erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen keinen wesentlichen Einfluss auf die Höhe der Verpflichtung.

D.62

Sensitivitätsanalyse des Barwerts der leistungs-basierten Verpflichtungen

		31. Dezember 2021			31. Dezember 2020 ¹		
		Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne	Gesamt	Inländische Pensions- pläne	Ausländische Pensions- pläne
in Millionen €							
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	+ 0,25%	-1.046	-971	-75	-1.611	-1.448	-163
Sensitivität für Abzinsungsfaktoren	- 0,25%	1.112	1.033	79	1.719	1.549	170
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	+ 0,10%	88	73	15	118	102	16
Sensitivität für erwartete Lebenshaltungskostensteigerungen	- 0,10%	-88	-72	-16	-121	-102	-19
Sensitivität für Lebenserwartung	+ 1 Jahr	467	432	35	627	522	105
Sensitivität für Lebenserwartung	- 1 Jahr	-411	-377	-34	-563	-454	-109

1 In die Ermittlung der Beträge zum 31. Dezember 2020 ist das abgespaltene Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft einbezogen.

D.63

Gewichtete durchschnittliche Laufzeit der leistungs-basierten Verpflichtungen

	2021	2020 ¹
in Jahren		
Inländische Pensionspläne	16	17
Ausländische Pensionspläne	16	16

1 In die Ermittlung der Beträge zum 31. Dezember 2020 ist das abgespaltene Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft einbezogen.

24. Rückstellungen für sonstige Risiken

Die Entwicklung der Rückstellungen für sonstige Risiken kann Tabelle [7 D.64](#) entnommen werden.

Produktgarantien

Die Mercedes-Benz Group gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, die üblicherweise die Funktion eines Produktes oder eine zu erbringende Dienstleistung für eine bestimmte Periode garantieren. Die Rückstellung für diese Produktgarantien enthält sowohl erwartete Aufwendungen aus gesetzlichen und vertraglichen Gewährleistungsansprüchen als auch erwartete Aufwendungen für Kulanzleistungen und Rückrufaktionen. Hierin enthalten sind auch die Maßnahmen betreffend Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge in verschiedenen Regionen sowie Rückrufaktionen, insbesondere für einen erweiterten Rückruf von Takata-Airbags. Der Zeitpunkt der Inanspruchnahme der Produktgarantien ist abhängig vom Eintreten des Gewährleistungsanspruches und kann sich über den gesamten Garantie- und Kulanzzeitraum erstrecken; die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2024 erwartet.

Personal- und Sozialbereich

Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich enthalten im Wesentlichen erwartete Aufwendungen des Konzerns für Jubiläumsgelder, die Ergebnisbeteiligung tariflicher Mitarbeiter, die variable Vergütung für Führungskräfte sowie Frühpensionierungs- und Altersteilzeitmodelle. Die im Berichtsjahr gebildeten Rückstellungen für Ergebnisbeteiligung und variable Vergütung führen in der Regel im Folgejahr zu Auszahlungen. Die Zahlungsmittelabflüsse der langfristigen Rückstellungen für Verpflichtungen im Personal- und Sozialbereich werden überwiegend innerhalb eines Zeitraums bis zum Jahr 2032 erwartet.

Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördliche Verfahren

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

Weitere Informationen zu Haftungs- und Prozessrisiken sowie behördlichen Verfahren können [Anmerkung 31](#) entnommen werden.

Übrige

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

D.64

Rückstellungen für sonstige Risiken

	Produkt- garantien	Personal- und Sozial- bereich	Haftungs-, Prozess- risiken und behördliche Verfahren	Übrige	Gesamt
in Millionen €					
Stand zum 31. Dezember 2020	8.476	4.638	4.625	2.711	20.450
davon kurzfristig	3.995	1.624	1.578	2.137	9.334
davon langfristig	4.481	3.014	3.047	574	11.116
Zuführungen	4.147	3.196	358	1.331	9.032
Inanspruchnahmen	-3.837	-1.448	-1.200	-1.054	-7.539
Auflösungen	-435	-144	-96	-669	-1.344
Aufzinsungen und Effekte aus Änderungen der Abzinsungsfaktoren	1	-124	5	-2	-120
Wechselkurseffekte und andere Veränderungen ¹	-1.566	-1.497	-1.054	-400	-4.517
Stand zum 31. Dezember 2021	6.786	4.621	2.638	1.917	15.962
davon kurzfristig	3.438	1.996	1.139	1.480	8.053
davon langfristig	3.348	2.625	1.499	437	7.909

1 Einschließlich der im Rahmen der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäftes abgegangenen Rückstellungen.

25. Finanzierungsverbindlichkeiten

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

Hinsichtlich der Informationen über die Fälligkeit der Leasingverbindlichkeiten zum 31. Dezember 2021 verweisen wir auf [Anmerkung 34](#).

D.65

Finanzierungsverbindlichkeiten

	31. Dezember 2021			31. Dezember 2020		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Anleihen	15.141	51.225	66.366	17.806	58.857	76.663
Geldmarktpapiere	57	-	57	664	-	664
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	14.897	9.100	23.997	19.703	12.688	32.391
Einlagen aus Direktbank-Geschäft	11.559	2.032	13.591	10.868	3.648	14.516
Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	9.572	8.831	18.403	8.819	7.748	16.567
Leasingverbindlichkeiten	496	2.066	2.562	678	3.069	3.747
Darlehen, übrige Finanzierungsverbindlichkeiten	578	289	867	765	529	1.294
	52.300	73.543	125.843	59.303	86.539	145.842

26. Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen finanziellen Verbindlichkeiten kann Tabelle [7 D.66](#) entnommen werden.

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

Weitere Angaben zu den übrigen finanziellen Verbindlichkeiten erfolgen in [Anmerkung 33](#).

D.66

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2021			31. Dezember 2020		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	333	1.087	1.420	115	252	367
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	104	26	130	26	14	40
Verbindlichkeiten aus Restwertgarantien	653	212	865	929	820	1.749
Verbindlichkeiten aus Personalabrechnung	1.045	10	1.055	1.565	42	1.607
Zinsabgrenzungen	741	-	741	885	-	885
Erhaltene Kautionen	264	408	672	501	511	1.012
Übrige	2.857	65	2.922	2.606	332	2.938
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	5.560	695	6.255	6.486	1.705	8.191
	5.997	1.808	7.805	6.627	1.971	8.598

27. Rechnungsabgrenzungsposten

Die Zusammensetzung des Rechnungsabgrenzungspostens kann Tabelle [D.67](#) entnommen werden.

D.67

Rechnungsabgrenzungsposten

	31. Dezember 2021			31. Dezember 2020		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Abgrenzung von erhaltenen Verkaufserlösen aus Verkäufen mit Restwertgarantien	86	90	176	288	560	848
Abgrenzung von erhaltenen Mietvorauszahlungen aus Operating Lease-Verhältnissen	1.132	957	2.089	975	890	1.865
Übrige passive Rechnungsabgrenzungen	268	128	396	331	117	448
	1.486	1.175	2.661	1.594	1.567	3.161

28. Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten kann Tabelle [7 D.68](#) entnommen werden.

D.68

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

	31. Dezember	
	2021	2020
in Millionen €		
Service- und Wartungsverträge sowie erweiterte Garantien	4.171	6.166
Sonstige Vertragsverbindlichkeiten	1.638	1.678
Vertragsverbindlichkeiten	5.809	7.844
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	3.857	4.627
Sonstige Rückerstattungs- verbindlichkeiten	243	485
Rückerstattungsverbindlichkeiten	4.100	5.112
Vertrags- und Rückerstattungs- verbindlichkeiten	9.909	12.956
davon langfristig	3.980	5.787
davon kurzfristig	5.929	7.169

Im Rückgang der Vertragsverbindlichkeiten sind 2.840 Mio. € aus der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler Nutzfahrzeuggeschäfts enthalten.

29. Übrige Verbindlichkeiten

Die Zusammensetzung der übrigen Verbindlichkeiten kann Tabelle [7 D.69](#) entnommen werden.

D.69

Übrige Verbindlichkeiten

	31. Dezember 2021			31. Dezember 2020		
	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt	Kurzfristig	Langfristig	Gesamt
in Millionen €						
Verbindlichkeiten für Ertragsteuern	1.457	722	2.179	1.001	953	1.954
Verbindlichkeiten für sonstige Steuern	1.473	1	1.474	2.214	1	2.215
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	156	4	160	189	27	216
	3.086	727	3.813	3.404	981	4.385

30. Konzern-Kapitalflussrechnung

Fondsrechnung

Zum 31. Dezember 2021 beinhaltete der Zahlungsmittel-fonds verfügbarsbeschränkte Finanzmittel von 36 (2020: 133) Mio. €. Die verfügbarsbeschränkten Finanzmittel betrafen im Wesentlichen Zahlungsmittelbestände bei Tochterunternehmen, über die der Konzern aufgrund von Devisenverkehrskontrollen nur eingeschränkt verfügen kann.

Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

Die Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva ist in Tabelle [7 D.70](#) dargestellt.

Der Rückgang der sonstigen übrigen Aktiva und Passiva im Vergleich zum Vorjahr betraf sowohl finanzielle wie nicht finanzielle Aktiva und Passiva. Wesentliche negative Effekte resultierten aus nicht finanziellen Erstattungsansprüchen und Verbindlichkeiten aus der Umsatzsteuer aufgrund des im Jahr 2021 günstigen Geschäftsverlaufs, während im Vorjahr der Geschäftsverlauf stark durch die weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie beeinflusst belastet war. Darüber hinaus ergaben sich wesentliche negative Effekte insbesondere bei den finanziellen Aktiva.

Tabelle [7 D.71](#) zeigt im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit enthaltene Zahlungsströme.

Die in der Überleitung vom Ergebnis vor Ertragsteuern zum Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit ausgewiesenen sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge umfassten im Geschäftsjahr insbesondere das Entkonsolidierungsergebnis aus der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts, den Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sowie das Ergebnis aus der Neubewertung der weiterhin von der Mercedes-Benz Group gehaltenen Anteile an der Daimler Truck Fuel Cell GmbH & Co. KG. Im Vorjahr wirkte insbesondere der Ergebnisanteil des Konzerns aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen sowie eine Wertminderung auf den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor aufgrund einer Neueinschätzung der Geschäftsentwicklung in Folge der COVID-19-Pandemie.

Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit

Zahlungsströme aus der Sicherung von Fremdwährungsrisiken der Finanzierungsverbindlichkeiten sind im Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit berücksichtigt. Der Cash Flow aus der Finanzierungstätigkeit enthielt Auszahlungen durch die Tilgung von Leasingverbindlichkeiten von 743 (2020: 729) Mio. €.

Die Tabelle [D.72](#) enthält die Veränderung der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten unterteilt nach zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Komponenten.

D.70

Veränderungen der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva

	2021	2020
in Millionen €		
Rückstellungen	-100	-323
Finanzinstrumente	-29	-31
Sonstige übrige Aktiva und Passiva	-1.132	1.007
	-1.261	653

D.71

Zahlungsströme im Cash Flow aus der Geschäftstätigkeit

	2021	2020
in Millionen €		
Gezahlte Zinsen	-367	-158
Erhaltene Zinsen	154	179
Erhaltene Dividenden von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.625	1.783
Erhaltene Dividenden von sonstigem Anteilsbesitz	28	25

D.72

Veränderungen der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsaktivitäten

	2021	2020
in Millionen €		
Cash Flows	-17.200	-9.503
Entkonsolidierung Daimler-Nutzfahrzeug-geschäft	-7.801	-
Wechselkursänderungen	4.634	-7.023
Marktwertänderungen	255	-584
Sonstige Änderungen	304	997

31. Rechtliche Verfahren

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl von Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz (insbesondere Patentverletzungsklagen), Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Investorenklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege der Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen angeblicher Mängel der Fahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil von Mercedes-Benz ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen oder Bußgelder ergeben. Des Weiteren können Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen und sonstige kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden, die das Ergebnis der Mercedes-Benz Group AG negativ beeinflussen. Rechtliche Verfahren und in diesem Zusammenhang abgeschlossene Vergleiche können teilweise auch Auswirkungen auf die Reputation des Unternehmens haben.

Bis zum Wirksamwerden der Abspaltung einer Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG am 9. Dezember 2021 waren die Daimler Truck AG und ihre konsolidierten Tochtergesellschaften Konzerngesellschaften der Daimler AG (jetzt Mercedes-Benz Group AG). Soweit sich Risiken aus den vorgenannten rechtlichen Verfahren realisieren und die ihnen zugrunde liegenden Sachverhalte die vorgenannten Truck & Bus Gesellschaften betrafen, stehen der Mercedes-Benz Group AG Freistellungsansprüche zu. Diese ergeben sich gegenüber der Daimler Truck AG aus der im Jahr 2019 erfolgten Ausgliederung von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten der damaligen Geschäftsfelder Daimler Trucks und Daimler Buses auf die Daimler Truck AG. Gegenüber der Daimler Truck Holding AG ergeben sich diese aus der im Jahr 2021 erfolgten Abspaltung der Mehrheitsbeteiligung an der Daimler Truck AG auf die Daimler Truck Holding AG.

Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren

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

In den USA haben die Mercedes-Benz Group AG und Mercedes-Benz USA, LLC (MBUSA) im dritten Quartal 2020 mit verschiedenen Behörden Vergleiche über die Beilegung zivil- und umweltrechtlicher Ansprüche im Zusammenhang mit Emissionskontrollsystemen bestimmter Dieselfahrzeuge abgeschlossen, die rechtswirksam geworden sind. Nach Auffassung der Behörden habe Mercedes-Benz sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (»AECDS«) in bestimmten seiner US-Dieselfahrzeuge nicht offengelegt, von denen einige unzulässige Abschalteinrichtungen seien.

Im Rahmen der Vergleiche bestreitet Mercedes-Benz die Vorwürfe der Behörden und räumt keine Haftung ein, hat sich aber bereit erklärt, unter anderem zivilrechtliche Geldstrafen zu zahlen, Service-Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge durchzuführen und bestimmte weitere Maßnahmen vorzunehmen. Im Fall der Nichterfüllung bestimmter Verpflichtungen können zusätzliche Vertragsstrafen fällig werden. Im ersten Quartal 2021 hat Mercedes-Benz die zivilrechtlichen Geldstrafen gezahlt, für die Service- und weiteren Maßnahmen wurden Rückstellungen gebildet.

Wie bereits berichtet, hat darüber hinaus das US-amerikanische Justizministerium (U.S. Department of Justice »DOJ«) im April 2016 von Mercedes-Benz die Durchführung einer internen Untersuchung verlangt. Mercedes-Benz hat eine solche interne Untersuchung in Kooperation mit der Untersuchung des DOJ durchgeführt; die Untersuchung durch das DOJ ist noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus haben weitere US-amerikanische Landesbehörden Untersuchungen nach Landesumwelt- und -verbraucherschutzrecht eingeleitet sowie Auskunfts- und Informationersuchen erlassen.

In Kanada führt die kanadische Umweltbehörde Environment and Climate Change Canada (»ECCC«) wegen des Verdachts potentieller Verletzungen unter anderem des Canadian Environmental Protection Acts sowie nicht offengelegter AECDS und Abschalteinrichtungen eine Untersuchung im Zusammenhang mit Dieselabgasemissionen durch. Mercedes-Benz kooperiert weiterhin mit den Untersuchungsbehörden.

In Deutschland erließ die Staatsanwaltschaft Stuttgart im September 2019 einen Bußgeldbescheid gegen Mercedes-Benz wegen fahrlässiger Aufsichtspflichtverletzung, wodurch das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen Mercedes-Benz beendet wurde. Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt noch Ermittlungsverfahren gegen Mitarbeiter von Mercedes-Benz unter anderem wegen des Verdachts des Betrugs durch. Im Juli 2021 erließ das Amtsgericht Böblingen Strafbefehle gegen drei Mercedes-Benz-Mitarbeiter unter anderem wegen Betrugs, die rechtskräftig geworden sind.

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat zwischen 2018 und 2020 nachträgliche Nebenbestimmungen zu EG-Typgenehmigungen bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge erlassen und Rückrufe sowie zum Teil Erstzulassungsstopps angeordnet. Es vertrat dabei jeweils die Auffassung, dass bestimmte Kalibrierungen von näher spezifizierten Funktionalitäten als unzulässige Abschalteinrichtungen zu bewerten seien. Mercedes-Benz vertritt in dieser Frage eine gegenteilige Rechtsauffassung, hat jedoch seit 2018 (mit Blick auf die Rechtsauffassung des KBA vorsorglich) für bestimmte Modelle einen vorläufigen Auslieferungs- und Zulassungsstopp angeordnet, auch bezüglich des Gebrauchtwagen-, Leasing- und Finanzierungsgeschäfts, und prüft laufend, ob dieser ganz oder teilweise wieder aufgehoben werden kann. Gegen die vorgenannten Anordnungen des KBA hat Mercedes-Benz jeweils fristgerecht Widerspruch eingelegt. Anfang 2021 hat das KBA gegenüber Mercedes-Benz in diesen Verfahren Widerspruchsbescheide erlassen und ist damit den vorgebrachten Argumenten nicht gefolgt. Da Mercedes-Benz weiterhin eine gegenteilige Rechtsauffassung vertritt, hat Mercedes-Benz die kontroversen Fragen einer gerichtlichen Klärung vor dem zuständigen Verwaltungsgericht zugeführt und entsprechende Klagen erhoben. Ungeachtet dieser Widersprüche und der sich anschließenden Klageverfahren

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

Die Europäische Kommission richtete im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Mercedes-Benz sowie andere Automobilhersteller. Mercedes-Benz hatte in diesem Zusammenhang bei der Europäischen Kommission bereits vor längerer Zeit einen Antrag auf Geldbußenerlass (»Kronzeugenantrag«) gestellt. Das Verfahren wurde am 8. Juli 2021 durch einen Beschluss der Europäischen Kommission einvernehmlich beendet. Mercedes-Benz kooperierte während des gesamten Verfahrens intensiv mit der Europäischen Kommission, und die Europäische Kommission gewährte dem Unternehmen einen vollständigen Geldbußenerlass.

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

Mercedes-Benz kooperiert weiterhin vollumfänglich mit den zuständigen Behörden und Institutionen.

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

Wie bereits berichtet, war vor dem US-Bezirksgericht für New Jersey eine konsolidierte Verbrauchersammelklage gegen die Mercedes-Benz Group AG und die MBUSA anhängig. Die Kläger erhoben den Vorwurf, die Mercedes-Benz Group AG und MBUSA hätten Vorrichtungen verwendet, die unzulässigerweise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid-Ausstoßes (NO_x) vermindern und überhöhte Emissionswerte von Dieselfahrzeugen verursachen. Zudem seien Verbraucher im Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen bewusst irregeführt worden.

Im dritten Quartal 2020 haben sich die Mercedes-Benz Group AG und MBUSA mit den Klägervetretern dieser Verbrauchersammelklage auf eine einvernehmliche Beilegung geeinigt. Im Rahmen des Vergleichs bestreiten die Mercedes-Benz Group AG und MBUSA die wesentlichen tatsachenbezogenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche der Sammelkläger, haben sich aber bereit erklärt, an bestimmte aktuelle und ehemalige Eigentümer und Leasingnehmer von Dieselfahrzeugen Zahlungen zu leisten. Das zuständige Gericht hat den Vergleich final genehmigt und ein endgültiges Urteil in der Sache erlassen. Die geschätzten Kosten für diesen Vergleich betragen rund 700 Mio. USD. Weitere Aufwendungen schätzt Mercedes-Benz auf einen mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrag, um Anforderungen aus diesem Vergleich und den vorgenannten Vergleichen mit den US-Behörden zu erfüllen. Entsprechende Rückstellungen wurden gebildet.

Im April 2016 wurde gegen die Mercedes-Benz Group AG und weitere Konzerngesellschaften in Ontario eine Verbrauchersammelklage eingereicht, die ähnliche Vorwürfe erhebt und ähnliche Abhilfemaßnahmen in Bezug auf in Kanada verkaufte oder geleaste Fahrzeuge fordert. Im vierten Quartal 2021 haben sich die Mercedes-Benz Group AG und die weiteren Konzerngesellschaften mit den Klägerv Vertretern der Verbrauchersammelklage auf eine einvernehmliche Beilegung geeinigt. Im Rahmen des Vergleichs bestreiten die Mercedes-Benz Group AG und die weiteren Konzerngesellschaften die wesentlichen tatsachenbezogenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche der Sammelkläger, haben sich aber bereit erklärt, an bestimmte aktuelle und ehemalige Eigentümer und Leasingnehmer von Dieselfahrzeugen Zahlungen zu leisten. Die geschätzten Kosten für diesen Vergleich betragen rund CAD 250 Mio. (entspricht ungefähr 175 Mio. €).

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

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

erwartet die Mercedes-Benz Group AG weiterhin einen hohen Klageeingang. In diesem Zusammenhang hat die Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. am 7. Juli 2021 eine Musterfeststellungsklage beim Oberlandesgericht Stuttgart gegen die Mercedes-Benz Group AG eingereicht. Ziel einer Musterfeststellungsklage ist es, bestimmte Voraussetzungen vermeintlicher Ansprüche von Verbrauchern feststellen zu lassen. Die Mercedes-Benz Group AG wird sich gegen die Vorwürfe des Verbands verteidigen.

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

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

Darüber hinaus haben Anleger aus Deutschland und dem Ausland beim Landgericht Stuttgart Klagen auf Schadensersatz wegen der angeblichen Verletzung kapitalmarktrechtlicher Publizitätsvorschriften erhoben (Ausgangsverfahren) und auch außergerichtlich Schadensersatz gefordert. Die Anleger behaupten, die Mercedes-Benz Group AG habe Insiderinformationen im

Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten ihrer Dieselfahrzeuge nicht unverzüglich veröffentlicht und zudem falsche und irreführende öffentliche Angaben gemacht. Sie behaupten weiter, der Kaufpreis der von ihnen erworbenen Finanzinstrumente (insbesondere Mercedes-Benz-Aktien; ehemals Daimler-Aktien) wäre niedriger gewesen, wenn die Mercedes-Benz Group AG pflichtgemäß berichtet hätte. Die Mercedes-Benz Group AG hält die Klagen und außergerichtlichen Forderungen für unbegründet und wird sich gegen diese verteidigen. Im Januar 2021 hat das Landgericht Stuttgart im Zusammenhang mit den Ausgangsverfahren einen Vorlagebeschluss zur Einleitung eines Musterverfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) vor dem Oberlandesgericht Stuttgart erlassen (Musterverfahren). In dem Musterverfahren soll eine für die Ausgangsverfahren bindende Entscheidung hinsichtlich gemeinsamer Sachverhalts- und Rechtsfragen getroffen werden. Die Ausgangsverfahren beim Landgericht Stuttgart werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, soweit sie nicht unabhängig von den im Musterverfahren zu entscheidenden Fragen abgewiesen werden können. Die Entscheidung im Musterverfahren ist für die ausgesetzten Ausgangsverfahren verbindlich. Im Dezember 2021 hat das Oberlandesgericht Stuttgart einen Musterkläger bestimmt und das Musterverfahren im Klageregister bekannt gemacht. Diverse Anleger haben daraufhin von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Ansprüche in einem insgesamt erheblichen Umfang zum Zwecke der Verjährungshemmung zum Musterverfahren anzumelden. Die Mercedes-Benz Group AG ist unverändert der Auffassung, dass sie ihren kapitalmarktrechtlichen Publizitätspflichten ordnungsgemäß nachgekommen ist und wird sich auch in dem Musterverfahren gegen die Vorwürfe der Anleger verteidigen.

Bilanzielle Bewertung der rechtlichen Verfahren im Zusammenhang mit Diesel-Emissionsverhalten

Um die Position von Mercedes-Benz nicht zu beeinträchtigen, werden hinsichtlich der in den beiden vorstehenden Kapiteln beschriebenen rechtlichen Verfahren gemäß IAS 37.92 keine Angaben dazu gemacht, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe Rückstellungen gebildet beziehungsweise Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Für Rückstellungen gilt dies nicht, soweit bereits ein Vergleich oder ein Verfahren

abgeschlossen wurde. Eine Eventualverbindlichkeit aus der Sammelklage in den Niederlanden ist derzeit nicht bewertbar.

Kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen)

Seit Juli 2017 wurden in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen gegen die Mercedes-Benz Group AG und andere Automobilhersteller sowie verschiedene ihrer nordamerikanischen Tochtergesellschaften eingereicht. Die Kläger behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil die Beklagten sich seit den 1990er Jahren an wettbewerbswidrigem Verhalten bezüglich Fahrzeugtechnologie, Kosten, Lieferanten, Märkten und anderen wettbewerblich relevanten Themen, einschließlich Diesel-Abgasreinigungstechnologie, beteiligt hätten. Sämtliche anhängigen US-Sammelklagen wurden durch das sogenannte Judicial Panel on Multidistrict Litigation zu einem Verfahren verbunden und an ein Bundesgericht in Kalifornien (U.S. District Court for the Northern District of California) abgegeben. In 2018 erweiterten und konsolidierten die Kläger in den US-amerikanischen Kartellrechts-Sammelklagen ihre Klagen in zwei Schriftsätzen, einen im Namen der Verbraucher und einen im Namen der Händler. Am 23. Oktober 2020 hat das Gericht den Anträgen auf Abweisung der Klagen vollumfänglich, mit Entscheidung in der Sache, stattgegeben, wodurch der Rechtsstreit im US-Bezirksgericht beendet worden ist. Am 30. August 2021 zogen die Verbraucherkläger die von ihnen eingelegte Berufung zurück und beendeten ihr Verfahren. Am 26. Oktober 2021 hat das US-Berufungsgericht (U.S. Court of Appeals for the Ninth Circuit) die Abweisung der Händlerklagen bestätigt. Die Mercedes-Benz Group AG und MBUSA betrachten die in den USA und Kanada anhängigen Klagen als unbegründet und werden sich weiterhin dagegen verteidigen. Diese Eventualverbindlichkeit ist derzeit nicht bewertbar.

Die Europäische Kommission richtete im Rahmen ihrer förmlichen Prüfung möglicher Absprachen über Emissionsminderungssysteme im April 2019 eine Mitteilung der Beschwerdepunkte an Mercedes-Benz sowie andere Automobilhersteller. In diesem Zusammenhang hatte Mercedes-Benz bereits vor längerer Zeit einen Kronzeugenantrag bei der Europäischen Kommission gestellt. Das Verfahren wurde am 8. Juli 2021 durch

einen Beschluss der Europäischen Kommission einvernehmlich beendet. Mercedes-Benz kooperierte während des gesamten Verfahrens intensiv mit der Europäischen Kommission, und die Europäische Kommission gewährte dem Unternehmen einen vollständigen Geldbußenerlass.

Die Mercedes-Benz Group 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. Der Mercedes-Benz Group AG stehen, wie zu Beginn des Abschnitts »Rechtliche Verfahren« beschrieben, im Falle der Inanspruchnahme Freistellungsansprüche gegenüber der Daimler Truck Holding AG und der Daimler Truck AG zu. Da die Mercedes-Benz Group AG folglich nicht mehr den diesbezüglichen finanziellen Risiken ausgesetzt ist, wird sie über diese Verfahren künftig nicht mehr berichten.

Sonstige rechtliche Verfahren

Wie bereits berichtet, sind in Kanada, den USA, Israel und Argentinien Sammelklagen im Zusammenhang mit Takata-Airbags anhängig. Den Klagen liegen Vorwürfe zugrunde, dass Mercedes-Benz und andere, zusammen mit Takata-Gesellschaften und vielen anderen Unternehmen, welche Fahrzeuge mit Takata-Airbag-Gasgeneratoren verkauft haben, beim Verkauf dieser Fahrzeuge angeblich fahrlässig gehandelt haben, diese nicht schnell genug zurückgerufen haben und es versäumt haben, Verbraucher vor einem potentiellen Mangel zu warnen und/oder einen vermeintlich angemessenen neuen Airbag-Gasgenerator zur Verfügung zu stellen. Eine der Klagen in den USA macht auch Ansprüche von Automobilverwertern geltend, die behaupten, einen Schaden erlitten zu haben, weil sie die im Rahmen des Takata-Rückrufs geborgenen Airbag-Gasgeneratoren nicht weiterverkaufen können. Die Mercedes-Benz Group AG betrachtet alle diese Klagen weiterhin als unbegründet, und die jeweils betroffenen Konzerngesellschaften werden sich weiter gegen sie verteidigen. Für diesen Sachverhalt wurden Eventualverbindlichkeiten in geringer Höhe angegeben.

Am 18. Oktober 2021 erhob eine Anzahl australischer Mercedes-Benz Händler eine Klage gegen die Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd (MBAuP) vor einem Bundesgericht in Australien. Sie behaupten, MBAuP habe den Händlern eine Änderung ihres Geschäftsmodells von einem Händlermodell zu einem Handelsvertretermodell aufgezwungen und habe ihnen dadurch den Goodwill entzogen, den sie sich durch Investitionen in das australische Mercedes-Benz-Vertriebsnetz geschaffen hätten. Sie fordern die Wiedereinsetzung des Händlermodells, alternativ Ersatz der ihnen angeblich entstandenen Schäden. MBAuP hält die Ansprüche für unbegründet und wird sich gegen die Klage verteidigen.

Schätzungen und Ermessensentscheidungen bezüglich aller rechtlichen Verfahren

Die Mercedes-Benz Group AG und deren Tochtergesellschaften bilden Rückstellungen für anhängige und drohende Verfahren, soweit eine Verpflichtung wahrscheinlich und deren Höhe hinreichend genau bestimmbar ist. Diese Rückstellungen sind im Konzernabschluss berücksichtigt und beruhen auf Schätzungen. Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit rechtlichen Verfahren sind im Konzernabschluss angegeben, wenn sie bewertbar sind. Risiken aus rechtlichen Verfahren sind zum Teil nicht oder nur eingeschränkt abschätzbar. Es ist daher möglich, dass sich zurückgestellte Beträge nach Abschluss einiger dieser Verfahren als unzureichend erweisen oder Mercedes-Benz zu Zahlungen in rechtlichen Verfahren verpflichtet ist, für die keine Rückstellungen gebildet bzw. Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden. Es bestehen Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von möglichen Zahlungsmittelabflüssen. Obwohl der endgültige Ausgang solcher Verfahren einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis und den Cash Flow von Mercedes-Benz in einer bestimmten Berichtsperiode haben kann, werden die sich daraus ergebenden möglichen Verpflichtungen nach Einschätzung von Mercedes-Benz keinen nachhaltigen Einfluss auf die Vermögenslage des Konzerns haben.

32. Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Eventualverbindlichkeiten

Zum 31. Dezember 2021 betrug der bestmögliche Schätzwert der **Eventualverbindlichkeiten** 2.747 (2020: 2.832) Mio. €. Die Eventualverbindlichkeiten stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit den in [Anmerkung 31](#) beschriebenen rechtlichen Verfahren.

In 2019 gliederte die Mercedes-Benz Group AG Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten des Segments Mercedes-Benz Cars & Vans in die Mercedes-Benz AG sowie des Segments Daimler Trucks & Buses in die Daimler Truck AG aus. Durch die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts ergibt sich ein konzernexternes Nachhaftungsverhältnis gemäß § 133 Abs. 1, Abs. 3 UmwG. Zu weiteren Informationen verweisen wir auf die [Anmerkung 38](#).

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Zum 31. Dezember 2021 bestehen vertragliche Verpflichtungen aus dem **Erwerb von immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und vermieteten Gegenständen** von 4.098 (2020: 3.698) Mio. €.

Darüber hinaus hat die Mercedes-Benz Group zum 31. Dezember 2021 **unwiderrufliche Kreditzusagen** gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden. Weitere Informationen über die unwiderruflichen Kreditzusagen können [Anmerkung 34](#) entnommen werden.

33. Finanzinstrumente

Die in den nachfolgenden Tabellen dargestellten Angaben zu Buch- und Zeitwerten von Finanzinstrumenten stellen die Konzernwerte, inklusive der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden dar. Die Angaben zu Gewinnen und Verlusten oder Änderungen von Finanzinstrumenten beziehen sich auf die fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

Tabelle [D.73](#) stellt die Buch- und beizulegenden Zeitwerte für die jeweiligen Klassen der Finanzinstrumente des Konzerns dar.

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

D.73

Buch- und beizulegende Zeitwerte von Finanzinstrumenten

	31. Dezember 2021		31. Dezember 2020	
	Buchwert	beizulegender Zeitwert	Buchwert	beizulegender Zeitwert
in Millionen €				
Finanzielle Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	82.853	84.386	96.185	98.115
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.703	7.703	10.649	10.649
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23.182	23.182	23.048	23.048
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	7.579	7.579	6.397	6.397
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.364	2.364	3.314	3.314
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	4.937	4.937	2.657	2.657
Zu Anschaffungskosten bewertet	278	278	426	426
Übrige finanzielle Vermögenswerte				
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.707	1.707	1.311	1.311
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.042	1.042	942	942
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	665	665	369	369
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	61	61	74	74
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.020	1.020	2.145	2.145
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	3.258	3.258	2.942	2.942
	127.363	128.896	142.751	144.681
Finanzielle Verbindlichkeiten				
Finanzierungsverbindlichkeiten	123.343	125.737	142.095	144.972
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.682	10.682	12.378	12.378
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten				
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	130	130	40	40
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.420	1.420	367	367
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten	6.264	6.264	8.065	8.065
Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten				
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	3.860	3.860	4.627	4.627
	145.699	148.093	167.572	170.449

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

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Bei den Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit variablen Zinssätzen wird vereinfachend angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen, da die vereinbarten und die am Markt erzielbaren Zinssätze annähernd gleich hoch sind. Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen mit festen Zinssätzen werden auf Basis abgezinster, zukünftig erwarteter Cash Flows berechnet.

Zur Abzinsung werden aktuelle Zinssätze herangezogen, zu denen vergleichbare Darlehen mit identischen Fristigkeiten zum 31. Dezember 2021 bzw. 31. Dezember 2020 hätten aufgenommen werden können.

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

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

Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte

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

Die EIGENKAPITALANTEILE werden erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Die Eigenkapitalanteile, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind in Tabelle [D.73](#) ersichtlich und bestehen im Wesentlichen aus den Anteilen an Sila Nanotechnologies Inc., der Tranche der Anteile an Aston Martin Lagonda Global Holdings plc, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, den Anteilen an BAIC BluePark New Energy Technology Co., Ltd. und an Farasis Energy (Ganzhou) Co.

Ltd. Die übrigen Anteile, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet sind, entfallen auf weitere einzeln nicht wesentliche Gesellschaften.

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

Die ERFOLGSWIRKSAM ZUM BEIZULEGENDEN ZEITWERT BEWERTETEN ÜBRIGEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Diese Finanzinstrumente sowie auch die DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE, DIE IN EIN HEDGE ACCOUNTING EINBEZOGEN SIND, umfassen:

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

Die SONSTIGEN FORDERUNGEN UND ÜBRIGEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten und des grundsätzlich niedrigen Kreditrisikos dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Finanzierungsverbindlichkeiten

Die beizulegenden Zeitwerte der Anleihen, Darlehen, Geldmarktpapiere, Einlagen aus dem Direktbankgeschäft und Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen werden als Barwerte der zukünftig erwarteten Cash Flows, unter Berücksichtigung von Kreditaufschlägen und Ausfallrisiken ermittelt. Zur Diskontierung werden marktübliche Zinssätze, bezogen auf die entsprechenden Fristigkeiten, verwendet.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Es wird angenommen, dass die beizulegenden Zeitwerte aufgrund der kurzen Laufzeiten den Buchwerten dieser Finanzinstrumente entsprechen.

Reverse-Factoring-Vereinbarungen führten für den Konzern für die betroffenen Verbindlichkeiten nicht zu einer Änderung der relevanten Charakteristika einer Verbindlichkeit aus Lieferungen und Leistungen. Insofern fanden keine Umgliederungen dieser Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Finanzierungsverbindlichkeiten statt.

Vertrags- und Rückerstattungsverbindlichkeiten

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

Übrige finanzielle Verbindlichkeiten

Die ERFOLGSWIRKSAM ZUM BEIZULEGENDEN ZEITWERT BEWERTETEN FINANZIELLEN VERBINDLICHKEITEN betreffen derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Für Erläuterungen zu diesen Finanzinstrumenten, sowie ZU DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN, DIE IN EIN HEDGE ACCOUNTING

EINBEZOGEN SIND, wird auf die Ausführungen unter verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, übrige finanzielle Vermögenswerte verwiesen.

Die SONSTIGEN ÜBRIGEN FINANZIELLEN VERBINDLICHKEITEN werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Aufgrund der überwiegend kurzen Laufzeiten dieser Finanzinstrumente wird unterstellt, dass die beizulegenden Zeitwerte den Buchwerten entsprechen.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Der Konzern schließt Derivategeschäfte gemäß den Global-Netting-Vereinbarungen (Rahmenvertrag) der International Swaps and Derivatives Association (ISDA) und anderen vergleichbaren nationalen Rahmenvereinbarungen ab. Diese Vereinbarungen erfüllen jedoch nicht die Kriterien für eine Saldierung in der Konzernbilanz, da sie das Recht zur Saldierung nur im Falle künftiger Ereignisse, wie dem Ausfall oder der Insolvenz des Konzerns oder der Kontrahenten gewähren.

Die Tabelle [↗ D.74](#) legt die Buchwerte der erfassten derivativen Finanzinstrumente dar, die den dargestellten Vereinbarungen unterliegen und zeigt die möglichen finanziellen Auswirkungen einer Saldierung gemäß den bestehenden Global-Netting-Vereinbarungen.

Bemessungshierarchie

Tabelle [↗ D.75](#) 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. Im Berichtsjahr erfolgte eine Umgruppierung der Anteile an ChargePoint, Inc., die erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden von Stufe 2 in Stufe 1 infolge des Börsengangs dieses Unternehmens.

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

Tabelle [7 D.76](#) zeigt, in welche Bemessungshierarchien (gemäß IFRS 13) die beizulegenden Zeitwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten eingestuft sind, die in der Konzernbilanz nicht zu beizulegenden Zeitwerten bewertet werden.

D.74

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

	31. Dezember 2021			31. Dezember 2020		
	Brutto- und Netto-beträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen	Netto-beträge	Brutto- und Netto-beträge von Finanzinstrumenten in der Konzernbilanz	Beträge aus Global-Netting-Vereinbarungen	Netto-beträge
in Millionen €						
Übrige finanzielle Vermögenswerte ¹	1.081	-477	604	2.219	-270	1.949
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten ²	1.550	-477	1.073	407	-270	137

1 Die übrigen finanziellen Vermögenswerte, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte (siehe Anmerkung 17).

2 Die übrigen finanziellen Verbindlichkeiten, die einer Global-Netting-Vereinbarung unterliegen, umfassen derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind bzw. erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten (siehe Anmerkung 26).

D.75

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

	31. Dezember 2021				31. Dezember 2020			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Vermögenswerte								
Verzinsliche Wertpapiere	7.301	6.395	906	-	5.971	4.243	1.728	-
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	2.364	1.468	896	-	3.314	1.590	1.724	-
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	4.937	4.927	10	-	2.657	2.653	4	-
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.707	850	227	630	1.311	736	276	299
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	1.042	643	145	254	942	665	156	121
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet	665	207	82	376	369	71	120	178
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	61	-	60	1	74	-	73	1
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.020	-	1.020	-	2.145	-	2.145	-
	10.089	7.245	2.213	631	9.501	4.979	4.222	300
Zum beizulegenden Zeitwert zu bewertende finanzielle Verbindlichkeiten								
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	130	-	130	-	40	-	40	-
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind	1.420	-	1.420	-	367	-	367	-
	1.550	-	1.550	-	407	-	407	-

1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.

2 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

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

D.76

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

	31. Dezember 2021				31. Dezember 2020			
	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³	Gesamt	Stufe 1 ¹	Stufe 2 ²	Stufe 3 ³
in Millionen €								
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte								
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	84.386	-	84.386	-	98.115	-	98.115	-
Beizulegende Zeitwerte der zu Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten								
Finanzierungsverbindlichkeiten	125.737	60.702	65.035	-	144.972	69.468	75.504	-
davon Anleihen	68.645	60.157	8.488	-	79.254	69.083	10.171	-
davon Verbindlichkeiten aus ABS-Transaktionen	18.425	545	17.880	-	16.727	385	16.342	-
davon sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	38.667	-	38.667	-	48.991	-	48.991	-

1 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis notierter, unangepasster Preise auf aktiven Märkten für diese oder identische Vermögenswerte und Schulden.

2 Die Marktwertermittlung erfolgte auf Basis von Parametern, für die entweder direkt oder indirekt abgeleitete notierte Preise auf einem aktiven Markt zur Verfügung stehen.

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

Bewertungskategorien

Die Buchwerte der Finanzinstrumente, gegliedert nach den Bewertungskategorien, sind in Tabelle [D.77](#) dargestellt.

D.77

Buchwerte der Finanzinstrumente nach den Bewertungskategorien

	31. Dezember	
	2021	2020
in Millionen €		
Aktiva		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	96.955	103.308
Forderungen aus Finanzdienstleistungen ¹	62.534	66.243
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.703	10.649
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23.182	23.048
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	278	426
Sonstige Forderungen und übrige finanzielle Vermögenswerte	3.258	2.942
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	3.406	4.256
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	2.364	3.314
Eigen- und Fremdkapitalanteile	1.042	942
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte	5.663	3.100
Verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen	4.937	2.657
Eigen- und Fremdkapitalanteile	665	369
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte ²	61	74
Passiva		
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	144.134	166.066
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10.682	12.378
Finanzierungsverbindlichkeiten ³	123.343	142.095
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ⁴	6.249	7.966
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	3.860	4.627
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Verbindlichkeiten ²	130	40

¹ Hierin nicht enthalten sind Leasingforderungen von 20.319 (2020: 29.942) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

² Finanzinstrumente, die als zu Handelszwecken gehalten klassifiziert sind. Diese Beträge entfallen auf derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

³ Hierin nicht enthalten sind Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen von 2.562 (2020: 3.747) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

⁴ Hierin nicht enthalten sind Finanzgarantien von 15 (2020: 99) Mio. €, da diese keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

Die Buchwerte der derivativen Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind, sind in der Tabelle [D.77](#) nicht enthalten, da diese Finanzinstrumente keiner Bewertungskategorie zugeordnet sind.

Nettogewinne oder -verluste

Die in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigten Nettogewinne oder -verluste von Finanzinstrumenten der fortgeführten und der aufgegebenen Aktivitäten (ohne derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind) können Tabelle [D.78](#) entnommen werden.

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

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten Ergebnisse aus Marktwertänderungen.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Eigenkapitalinstrumente enthalten Dividendenausschüttungen.

Die Nettogewinne bzw. -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten übrigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten insbesondere Wechselkurseffekte.

Die Nettogewinne bzw. -verluste aus zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten (ohne das unten dargestellte Zinsergebnis) beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus Wertminderungen (inklusive Wertaufholungen) von -223 (2020: -824) Mio. €, die in den Umsatzkosten, in den Vertriebskosten und im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind. Daneben sind Währungskursgewinne und -verluste enthalten.

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

D.78

Nettogewinne/-verluste

	2021	2020
in Millionen €		
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigen- und Fremdkapitalinstrumente	205	-30
Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten ¹	27	182
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete Eigenkapitalinstrumente	3	1
Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete übrige finanzielle Vermögenswerte	-8	-1
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	66	-1.219
Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertete finanzielle Verbindlichkeiten	152	-103

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

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

Tabelle [D.79](#) stellt die Gesamtzinserträge und -aufwendungen der fortgeführten und der aufgegebenen Aktivitäten für finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten dar, die nicht erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden.

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

D.79

Gesamtzinserträge und -aufwendungen

	2021	2020
in Millionen €		
Gesamtzinserträge	5.106	5.261
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	5.093	5.210
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	13	51
Gesamtzinsaufwendungen	-2.279	-2.658
davon aus finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bewertet	-2.279	-2.658
davon aus finanziellen Vermögenswerten erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet	-	-

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten Einsatz von Derivaten

Derivative Finanzinstrumente werden bei der Mercedes-Benz Group ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft, aus Refinanzierungsaktivitäten oder aus dem Liquiditätsmanagement resultieren. Dabei handelt es sich vor allem um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken, die als Risikokategorien definiert wurden. Zur Absicherung werden vor allem Devisentermingeschäfte, Zins-Währungsswaps, Zinsswaps, Optionen und Waren-terminingeschäfte eingesetzt.

Tabelle [D.80](#) zeigt die Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte.

D.80

Beträge für die als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte

		Währungsrisiko		Zinsrisiko	Rohstoff- preisisiko
		Absicherung von Netto- investitionen in ausländische Geschäfts- betriebe			
	Cash Flow Hedges ¹		Cash Flow Hedges ²	Fair Value Hedges ²	Cash Flow Hedges ¹
in Millionen €					
31. Dezember 2021					
Buchwert der Sicherungsinstrumente					
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	53	-	46	24	5
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	140	-	200	551	1
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	277	-	46	10	-
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	1.042	-	37	8	-
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts³	-1.763	-	266	-717	-
31. Dezember 2020					
Buchwert der Sicherungsinstrumente					
Übrige finanzielle Vermögenswerte kurzfristig	264	-	14	122	23
Übrige finanzielle Vermögenswerte langfristig	392	-	67	1.249	14
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten kurzfristig	51	-	51	11	2
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten langfristig	107	-	125	20	-
Änderungen des beizulegenden Zeitwerts³	1.230	-	72	709	29

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

2 Enthält folgende Sicherungsinstrumente: Zinsswaps, Zins-Währungsswaps.

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

Fair Value Hedges

Der Konzern designiert Fair Value Hedges überwiegend im Zusammenhang mit der Absicherung von Zinsrisiken.

Die Beträge der mit Fair Value Hedges gesicherten Grundgeschäfte können Tabelle [D.81](#) entnommen werden.

Die Effekte, die auf den unwirksamen Teil der Absicherung entfielen (hedge-ineffektiver Teil), sind in Tabelle [D.82](#) dargestellt.

D.81

Fair Value Hedges

	Zinsrisiko	
	2021	2020
in Millionen €		
Buchwerte der gesicherten Grundgeschäfte		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	4.433	12.424
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	20.404	18.856
davon sicherungsbedingte Anpassungen		
Finanzierungsverbindlichkeiten kurzfristig	8	300
Finanzierungsverbindlichkeiten langfristig	558	882
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹	717	-712
Kumulierter Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus inaktiven Sicherungen, der in der Bilanz verbleibt	-31	26

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

D.82

Ineffektivität von Fair Value Hedges

	Zinsrisiko	
	2021	2020
in Millionen €		
Umsatzkosten	-	-
Zinsaufwendungen	-	-3

Cash Flow Hedges und Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe

Der Konzern designiert Cash Flow Hedges im Zusammenhang mit der Absicherung von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken.

Die Mercedes-Benz Group sichert teilweise auch das Fremdwährungsrisiko ausgewählter Beteiligungen durch den Einsatz derivativer oder nicht-derivativer Finanzinstrumente ab.

Die Beträge der mit Cash Flow Hedges gesicherten Grundgeschäfte und der Absicherung von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe können Tabelle [D.83](#) entnommen werden.

Die Gewinne und Verluste aus Cash Flow Hedges sowie die Effekte, die auf den unwirksamen Teil (hedge-ineffektiver Teil) der Absicherungen entfielen, sind in Tabelle [D.84](#) dargestellt.

D.83

Cash Flow Hedges und Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe

	2021			2020		
	Währungs- risiko	Zins- risiko	Rohstoff- preisrisiko	Währungs- risiko	Zins- risiko	Rohstoff- preisrisiko
in Millionen €						
Änderungen der gesicherten Grundgeschäfte ¹	1.755	-266	-	-1.192	-72	-30
davon Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	-			-		
Stand der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (vor Steuern)						
Laufende Absicherungen	-959	162	5	491	-124	38
davon Absicherungen von Währungsrisiken aus dem Fahrzeuggeschäft ²	-	-	2	-28	-	-5
Abgebrochene/abgelaufene Absicherungen	-268	-10	-	-270	-	-
davon Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe	-270			-270		

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

² Weitere Informationen dazu können dem Abschnitt zum Wechselkursrisiko von Anmerkung 34 entnommen werden.

D.84

Gewinne und Verluste von Cash Flow Hedges und von Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe

	Währungsrisiko			Zinsrisiko	Rohstoff- preisrisiko	
in Millionen €						
Posten in der Gewinn- und Verlustrechnung, in dem die Ineffektivität und die Umbuchungen enthalten sind	Umsatz- erlöse	Umsatz- kosten	Übriges Finanz- ergebnis	Umsatz- kosten	Zinsauf- wendungen	Umsatz- kosten
2021						
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	-1.676	-79	-	102	164	-
Hedge Ineffektivität, die in der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten ist	-8	-	-	-	-	-
Aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste						
Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	-1	-1	-	-	-	-
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat	34	341	-	-14	42	-
2020						
Sicherungsgewinne/-verluste, die im sonstigen Ergebnis erfasst wurden	918	20	244	53	19	30
Hedge Ineffektivität, die in der Gewinn- und Verlustrechnung enthalten ist	44	4	-	-	-	-1
Aus dem Eigenkapital in die Gewinn- und Verlustrechnung umgebuchte Gewinne/Verluste						
Für Sicherungsgeschäfte, für die der Eintritt der gesicherten künftigen Zahlungsströme nicht mehr erwartet wird	24	1	-	-	-	1
Für Sicherungsgeschäfte, die übertragen wurden, da sich das gesicherte Grundgeschäft auf die Gewinn- und Verlustrechnung ausgewirkt hat	250	-29	-244	-64	-52	-

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

Tabelle [7 D.85](#) zeigt die Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente (ohne Rücklagen für die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe).

D.85

Überleitung der Rücklagen für derivative Finanzinstrumente

in Millionen €

	Rücklagen für derivative Finanz- instrumente	davon Rücklagen für Hedgекosten
Stand 1. Januar 2020	-546	-
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	1.266	-10
Währungsrisiko	1.163	-10
Zinsrisiko	72	-
Rohstoffpreisrisiko - Anschaffung von Vor- räten	31	-
Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	-117	-
Währungsrisiko	-1	-
Zinsrisiko	-116	-
Umgliederung in die Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte (vor Steuern)	6	-
Währungsrisiko - Beschaffungsvorgänge	43	-
Rohstoffpreisrisiko - Anschaffung von Vor- räten	-37	-
Sonstige Veränderungen	4	-
Steuern auf unrealisierte Gewinne/ Verluste und Umgliederungen	-347	3
Stand 31. Dezember 2020	266	-7
Unrealisierte Gewinne/Verluste (vor Steuern)	-1.711	-227
Währungsrisiko	-1.981	-227
Zinsrisiko	270	-
Rohstoffpreisrisiko - Anschaffung von Vor- räten	-	-
Umgliederung in die Gewinn- und Verlustrechnung (vor Steuern)	537	133
Währungsrisiko	509	133
Zinsrisiko	28	-
Umgliederung in die Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte (vor Steuern)	-101	-10
Währungsrisiko - Beschaffungsvorgänge	-69	-10
Rohstoffpreisrisiko - Anschaffung von Vor- räten	-32	-
Abgang aufgrund Abspaltung des Daimler- Nutzfahrzeuggeschäfts (vor Steuern)	-23	8
Sonstige Veränderungen	-2	1
Steuern auf unrealisierte Gewinne/ Verluste und Umgliederungen	392	28
Stand 31. Dezember 2021	-642	-74

Der Stand der Rücklagen für die Absicherungen von Nettoinvestitionen in ausländische Geschäftsbetriebe lag bei 189 (2020: 189) Mio. €.

Die Fälligkeiten der derivativen Finanzinstrumente entsprechen grundsätzlich denen der abgesicherten Grundgeschäfte. Die Realisierung der Grundgeschäfte wird korrespondierend zu den in der Tabelle [7 D.86](#) ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Zum 31. Dezember 2021 hatte die Mercedes-Benz Group derivative Finanzinstrumente mit einer maximalen Laufzeit von 35 (2020: 38) Monaten im Bestand, um Währungsrisiken aus zukünftigen Transaktionen abzusichern.

Nominalwerte derivativer Finanzinstrumente

Tabelle [7 D.86](#) zeigt die Nominalvolumina der derivativen Finanzinstrumente, die der Konzern eingesetzt hat, um Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken aus dem operativen Geschäft und/oder aus Finanztransaktionen abzusichern.

Tabelle [7 D.87](#) zeigt die Durchschnittspreise der Sicherungsinstrumente nach Risikokategorie für die wesentlichen Risiken.

Absicherungen, bei denen sich die Bewertungseffekte aus Grund- und Sicherungsgeschäft in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung weitestgehend ausgleichen, wurden größtenteils nicht in ein Hedge Accounting einbezogen.

Derivate, die nicht oder nicht mehr in ein Hedge Accounting einbezogen werden, dienen unverändert der Absicherung eines finanzwirtschaftlichen Risikos aus dem operativen Geschäft. Das Sicherungsinstrument wird glattgestellt, wenn das operative Grundgeschäft nicht mehr besteht bzw. erwartet wird.

Erläuterungen zur Absicherung der Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffpreisrisiken sind im Unterpunkt Finanzmarktrisiken in [Anmerkung 34](#) enthalten.

D.86

Nominalvolumina derivativer Finanzinstrumente

	31. Dezember 2021				31. Dezember 2020			
	Fälligkeiten der Nominalbeträge				Fälligkeiten der Nominalbeträge			
	<1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt	<1 Jahr	1 Jahr bis 5 Jahre	>5 Jahre	Gesamt
in Millionen €								
Währungsrisiko	25.057	11.878	-	36.935	22.985	7.349	-	30.334
Zinsrisiko	13.927	26.944	6.701	47.572	14.999	32.673	8.249	55.921
Fair Value Hedges	5.113	16.214	3.444	24.771	8.710	16.836	7.457	33.003
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind								
in der Währung USD	2.031	3.775	1.257	7.063	5.273	4.869	1.772	11.914
in der Währung GBP	-	-	-	-	-	2.002	-	2.002
Cash Flow Hedges	8.814	10.730	3.257	22.801	6.289	15.837	792	22.918
davon wesentliche Sicherungsinstrumente, die von der Benchmark-Reform betroffen sind ¹								
in der Währung USD	5.236	4.589	1.258	11.083	2.331	7.818	672	10.821
in der Währung GBP	-	-	-	-	501	1.612	-	2.113
Rohstoffpreisrisiko	48	9	-	57	159	69	-	228

¹ Die Höhe des von der Reform der Benchmark-Zinssätze direkt betroffenen Risiko-Exposures in Cash Flow Hedges stimmt wegen der grundsätzlichen Sicherungsquote von 1 im Wesentlichen mit den ausgewiesenen Nominalwerten der Sicherungsinstrumente überein. Weitere Informationen zur Reform der Benchmark-Zinssätze können Anmerkung 34 entnommen werden.

D.87

Durchschnittspreise Sicherungsinstrumente für wesentliche Risiken

	31. Dezember	
	2021	2020
Währungsrisiko		
USD je €	1,18	1,15
CNY je €	7,90	8,06
GBP je €	0,87	0,90
Zinsrisiko		
Fair Value Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz - €	1,07%	0,98%
Durchschnittlicher Zinssatz - USD	2,43%	1,97%
Cash Flow Hedges		
Durchschnittlicher Zinssatz - €	-0,18%	-0,23%
Durchschnittlicher Zinssatz - USD	-0,51%	-1,00%
Rohstoffpreisrisiko		
Platin (in € je Feinunze)	893	905
Palladium (in € je Feinunze)	1.577	1.980

34. Management von Finanzrisiken

Allgemeine Informationen über Finanzrisiken

Aufgrund der Geschäftstätigkeit und der globalen Ausrichtung ist die Mercedes-Benz Group Marktpreisrisiken durch Veränderungen von Wechselkursen und Zinssätzen ausgesetzt. Auf der Beschaffungsseite bestehen Rohstoffpreisrisiken. Aus börsennotierten Beteiligungen resultieren Aktienkursrisiken. Der Konzern unterliegt darüber hinaus Kreditrisiken, die vor allem aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft und dem operativen Geschäft (Forderungen aus Lieferungen und Leistungen) resultieren. Ferner bestehen Liquiditäts- und Länderrisiken, die im Zusammenhang mit den Kredit- und Marktpreisrisiken stehen oder mit einer Verschlechterung des operativen Geschäfts bzw. mit Störungen an den Finanzmärkten einhergehen. Sofern diese Finanzrisiken eintreten, wird die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns negativ beeinflusst.

Die Mercedes-Benz Group hat interne Richtlinien, die die Prozesse des Risikocontrollings zum Gegenstand haben, den Einsatz von Finanzinstrumenten regeln und dabei eine eindeutige Funktionstrennung der Finanzaktivitäten, ihrer Abwicklung und Buchführung sowie des zugehörigen Controllings beinhalten. Die Leitlinien, die den Risikomanagementprozessen für die Finanzrisiken des Konzerns zugrunde liegen, sind darauf ausgerichtet, dass die Risiken konzernweit identifiziert und analysiert werden. Ferner zielen sie auf eine geeignete Begrenzung und Kontrolle der Risiken ab sowie auf deren Überwachung mithilfe verlässlicher und moderner Verwaltungs- und Informationssysteme. Die Leitlinien sowie die Systeme werden regelmäßig überprüft und an aktuelle Markt- und Produktentwicklungen angepasst.

Der Konzern steuert und überwacht diese Risiken vorrangig über seine operativen Geschäfts- und Finanzierungsaktivitäten und setzt bei Bedarf derivative Finanzinstrumente ein. Diese werden bei der Mercedes-Benz Group ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken eingesetzt, die aus dem operativen Geschäft oder aus Refinanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Ohne deren Verwendung wäre der Konzern höheren finanziellen Risiken ausgesetzt. Zusätzliche Informationen über Finanzinstrumente und insbesondere über das Volumen der eingesetzten derivativen Finanzinstrumente sind in [Anmerkung 33](#) enthalten. Die Mercedes-Benz Group beurteilt ihre Finanzrisiken regelmäßig und berücksichtigt dabei auch Änderungen ökonomischer Schlüsselindikatoren sowie aktuelle Marktinformationen.

Die von den Planvermögen zur Abdeckung der Pensions- und Gesundheitsfürsorgeverpflichtungen gehaltenen marktsensitiven Anlagen, die auch Eigenkapitaltitel und zinstragende Wertpapiere umfassen, sind nicht Bestandteil der nachfolgenden quantitativen und qualitativen Betrachtung. Weitere Informationen zu den Pensions- und Gesundheitsfürsorgeleistungen des Konzerns enthält [Anmerkung 23](#).

Kreditrisiko

Das Kreditrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der dadurch entsteht, dass ein Kontrahent seinen vertraglichen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt. Das Kreditrisiko umfasst dabei sowohl das unmittelbare Ausfallrisiko als auch das Risiko einer Bonitätsverschlechterung sowie Konzentrationsrisiken.

Die maximalen Risikopositionen aus finanziellen Vermögenswerten, die grundsätzlich einem Kreditrisiko unterliegen, entsprechen deren Buchwerten zum Bilanzstichtag (ohne Berücksichtigung gegebenenfalls vorhandener Kreditsicherheiten). Des Weiteren besteht ein Ausfallrisiko aus unwiderruflichen Kreditzusagen, die zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Anspruch genommen sind, sowie aus Finanzgarantien. Die maximale Risikoposition entspricht in diesen Fällen den erwarteten künftigen Auszahlungen. Aus der Tabelle [D.88](#) sind die maximalen Risikopositionen zum Bilanzstichtag ersichtlich.

Liquide Mittel

Die liquiden Mittel des Konzerns umfassen Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen. Bei der Anlage von liquiden Mitteln werden die Finanzinstitute und Emittenten von Wertpapieren sorgfältig ausgewählt und über eine Limitsystematik diversifiziert. Die liquiden Mittel werden vorwiegend bei Finanzinstituten mit hoher Bonität inner- und außerhalb Europas, in Schuldverschreibungen deutscher Bundesländer sowie in Geldmarktfonds gehalten. Bei den Anlageentscheidungen wird Priorität auf eine sehr gute Bonität des Schuldners sowie eine ausgewogene Risikodiversifizierung gelegt. Die Limits und ihre Ausnutzungen werden laufend überprüft. Diese Überprüfung erfolgt auch unter Berücksichtigung der Einschätzung der Kreditrisiken unserer Kontrahenten durch die Kapitalmärkte. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wird der vorwiegende Teil der liquiden Mittel in Anlagen mit einem externen Rating von A oder besser gehalten. Damit unterliegen die liquiden Mittel keinem wesentlichen Kreditrisiko und werden im Rahmen des auf dem erwarteten Kreditrisiko basierenden Wertminderungsmodells der Stufe 1 von Finanzinstrumenten gemäß IFRS zugeordnet.

Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Finanzierungs- und Leasingaktivitäten der Mercedes-Benz Group sind vor allem auf die Absatzunterstützung der Automobilprodukte des Konzerns ausgerichtet. Hieraus resultieren Kreditrisiken, die anhand von definierten Standards, Leitlinien und Prozessen überwacht und gesteuert werden. Das Kreditrisiko wird sowohl für Finanzierungs- als auch für Operating-Lease- und Finance-Lease-Verträge betrachtet. Aus diesem Grund beziehen sich die Angaben zum Kreditrisiko von Mercedes-Benz Mobility auf das gesamte Finanzierungs- und Leasinggeschäft, sofern dies nicht anders kenntlich gemacht ist.

Das Kreditrisiko aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten wird auf Basis des kreditrisikobehafteten Portfolios überwacht. Das kreditrisikobehaftete Portfolio setzt sich aus den Forderungen aus Finanzdienstleistungen gegenüber Händlern und Endkunden sowie dem kreditrisikobehafteten Teil des Operating-Lease-Portfolios zusammen. Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen selbst umfassen Ansprüche aus Finance-Lease-Verträgen sowie Rückzahlungsansprüche

aus Finanzierungsdarlehen. Das Operating-Lease-Portfolio wird in den vermieteten Gegenständen in der Konzernbilanz berichtet. Fällige Leasingraten aus Operating-Lease-Verträgen werden unter den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen.

Das Segment Mercedes-Benz Mobility verfügt sowohl auf globaler als auch auf lokaler Ebene über Richtlinien, die den Rahmen für ein effektives Risikomanagement setzen. Gegenstand der Richtlinien sind insbesondere Mindestanforderungen für alle risikorelevanten Prozesse im Kreditgeschäft, die Definition der angebotenen Finanzierungsprodukte, die Einschätzung der Kreditwürdigkeit der Kunden, die Einforderung von Sicherheiten sowie das Vorgehen bei unbesicherten Krediten und bei notleidenden Ansprüchen. Die Begrenzung von Konzentrationsrisiken erfolgt primär über globale Limits, die sich auf Kundenengagements beziehen. Zur Einhaltung dieser Limits wendet die Mercedes-Benz Mobility Genehmigungsstandards und Maßnahmen an, um Konzentrationsrisiken zu vermeiden. Lediglich zwei Kunden wurden Kreditlinien im Bereich eines Großkredits gewährt. Das Portfolio von Mercedes-Benz Mobility setzt sich aus einer hohen Anzahl von KMU und Privatkunden aus mehr als 30 Ländern zusammen. Zum 31. Dezember 2021 betrug der Anteil dieses Segments 78 % des Portfolios.

Im Rahmen seiner Finanzdienstleistungsaktivitäten hält der Konzern für Einzelgeschäfte Kreditsicherheiten, deren Marktwert das tatsächliche Kreditrisiko begrenzt. Der Wert einer Kreditsicherheit hängt in der Regel vom Betrag des finanzierten Vermögenswertes ab. Üblicherweise dienen die finanzierten Fahrzeuge als Kreditsicherheit. Darüber hinaus limitiert Mercedes-Benz Mobility das Kreditrisiko aus Finanzierungs- und Leasingaktivitäten, z. B. durch Anzahlungen von Kunden.

Im Hinblick auf die Beurteilung des Ausfallrisikos werden zur Bewertung der Bonität von Privatkunden und Kleinunternehmen Scoringssysteme eingesetzt. Die Bewertung von Großkunden erfolgt durch interne Ratinginstrumente. Beide Bewertungsverfahren benutzen, falls verfügbar, Informationen externer Kreditagenturen. Die Ergebnisse des Scorings und Ratings, ebenso wie die Verfügbarkeit von Sicherheiten und von anderen risikomindernden Instrumenten, wie

z. B. Anzahlungen, Garantien und in geringerem Umfang Restschuldversicherungen, sind wesentliche Bestandteile der Kreditentscheidung.

D.88

Maximale Risikoposition aus finanziellen Vermögenswerten, unwiderruflichen Kreditzusagen und Finanzgarantien¹

Anmerkung	Maximale Risikoposition 2021	Maximale Risikoposition 2020
in Millionen €		
Liquide Mittel	30.761	29.445
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	82.853	96.185
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	7.703	10.649
Derivative Finanzinstrumente, die in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	17 1.020	2.145
Derivative Finanzinstrumente, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind (nur Vermögenswerte)	17 61	74
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	3.258	2.942
Unwiderrufliche Kreditzusagen	3.044	2.109
Finanzgarantien	829	563

¹ Die in der Tabelle dargestellten Angaben zur maximalen Risikoposition stellen die Konzernwerte, inklusive der zur Veräußerung bestimmten Vermögenswerte und Schulden dar.

Sofern bei Verträgen eine Verschlechterung des Zahlungsverhaltens oder andere Ursachen eines erhöhten Kreditrisikos erkannt werden, werden durch das Forderungsmanagement entweder Maßnahmen mit dem Ziel eingeleitet, die rückständigen Zahlungen des Kunden einzufordern, den finanzierten oder verleaste Gegenstand wieder in Besitz zu nehmen oder den wertgeminderten Vertrag neu zu verhandeln. Interne Richtlinien zur Durchführung einer Neustrukturierung des Kredit- bzw. Leasingvertrags knüpfen dabei an das Vorliegen von Indikatoren bzw. Kriterien an, die nach der Einschätzung des lokalen Managements weitere Zahlungen in einem Umfang erwarten lassen, so dass die erwarteten Erlöse aus dem neu verhandelten Vertrag insgesamt die erwarteten Erlöse aus sofortiger

Inbesitznahme und Wiederverkauf übersteigen. Aufgrund der COVID-19-Pandemie bestanden im Jahr 2021 noch in einigen Märkten staatliche Unterstützungsprogramme für Kunden, die zu Modifikationen von finanziellen Vermögenswerten bei Forderungen aus Finanzdienstleistungen führten. Die seitens Mercedes-Benz Mobility angebotenen Unterstützungsprogramme für Kunden sind im Jahr 2021 größtenteils ausgelaufen. Die Ausgestaltung der Programme führte dazu, dass diese Modifikationen jedoch als nicht wesentlich eingestuft wurden und diese nicht zu signifikant erhöhten Forderungsausfällen geführt haben.

Die Wertberichtigungsquote verringerte sich leicht gegenüber dem Vorjahr aufgrund der geringen Zahlungsausfälle, der zum 31. Dezember 2021 positiver volkswirtschaftlicher Prognosen sowie der Rückführung von im Vorjahr als Reaktion auf die Covid 19-Krise gebildeter Wertberichtigungsbestandteile.

Informationen über die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen enthaltenen Kreditrisiken sind in [Anmerkung 15](#) enthalten. Informationen zur Bewertung der erwarteten Kreditverluste finden sich in [Anmerkung 1](#).

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren hauptsächlich aus den weltweiten Verkaufsaktivitäten von Personenkraftwagen und Ersatzteilen. Das Kreditrisiko beinhaltet das Ausfallrisiko der Kunden, zu denen unter anderem Vertragshändler bzw. Generalvertreter, sonstige Firmenkunden sowie Privatkunden gehören. Um Kreditrisiken zu identifizieren, prüft die Mercedes-Benz Group die Bonität von Kunden. Die Mercedes-Benz Group steuert Kreditrisiken aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen system- und datenbankgestützt auf Basis von weltweit gültigen internen Richtlinien.

Im jeweiligen Inlandsgeschäft wird ein Großteil der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch verschiedene, gegebenenfalls länderspezifische Sicherungsformen abgesichert. Die Sicherungen umfassen z. B. den Eigentumsvorbehalt, Garantien und Bürgschaften sowie Hypotheken und Kundenanzahlungen.

Im Exportgeschäft beurteilt die Mercedes-Benz Group unter Berücksichtigung des spezifischen Länderrisikos die Bonität der Kunden über einen internen Ratingprozess. In diesem Zusammenhang werden Jahresabschlüsse und andere relevante Informationen, wie z. B. das Zahlungsverhalten der Generalvertretungen, herangezogen und ausgewertet.

Abhängig von der Bonität der Kunden etabliert die Mercedes-Benz Group Kreditlimits und begrenzt das Kreditrisiko durch folgende Sicherheiten:

- Kreditversicherungen,
- erstklassige Bankgarantien und
- Akkreditive.

Diese Vorgehensweisen sind in einer konzernweit gültigen Exportkreditrichtlinie definiert.

Bei der Bildung einer Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird der vereinfachte Ansatz angewandt, wonach diese Forderungen der Stufe 2 zugeordnet werden und damit die über die gesamte Laufzeit erwarteten Kreditverluste bereits bei der erstmaligen Erfassung berücksichtigt werden.

Weitere Informationen über die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie den Stand der vorgenommenen Wertberichtigungen können [Anmerkung 20](#) entnommen werden.

Derivative Finanzinstrumente

Der Konzern verwendet derivative Finanzinstrumente ausschließlich zur Absicherung von Finanzrisiken, die aus dem operativen Geschäft oder aus Finanzierungsaktivitäten bzw. dem Liquiditätsmanagement resultieren. Das Kreditrisiko im Zusammenhang mit Derivaten wird mittels eines Limitsystems gesteuert, das auf der Überprüfung der kontrahentenspezifischen Finanzkraft basiert. Diese Limitierung begrenzt und diversifiziert das Kreditrisiko. Daher ist die Mercedes-Benz Group aus den derivativen Finanzinstrumenten einem Kreditrisiko in nur geringem Ausmaß ausgesetzt. Entsprechend der Risikopolitik des Konzerns wurde der Großteil der Derivate mit Kontrahenten abgeschlossen, die ein externes Rating von A oder besser aufweisen.

Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Bezogen auf die in den übrigen finanziellen Vermögenswerten enthaltenen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte der Jahre 2021 und 2020 ist die Mercedes-Benz Group in nur geringem Ausmaß einem Kreditrisiko ausgesetzt.

Unwiderrufliche Kreditzusagen

Insbesondere das Segment Mercedes-Benz Mobility ist Kreditrisiken aus unwiderruflichen Kreditzusagen gegenüber Endkunden und Händlern ausgesetzt. Zum 31. Dezember 2021 beliefen sich die unwiderruflichen Kreditzusagen auf 3.044 (2020: 2.109) Mio. €. Kreditzusagen weisen eine Laufzeit von unter einem Jahr aus und unterliegen auf Basis des aktuellen Kenntnisstandes keinem wesentlichen Kreditrisiko.

Finanzgarantien

Die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus Finanzgarantien belaufen sich zum 31. Dezember 2021 auf 829 (2020: 563) Mio. € und beinhalten zum 31. Dezember 2021 bereits gebildete Verbindlichkeiten von 15 (2020: 99) Mio. €. Finanzgarantien stellen vertragliche Vereinbarungen dar. Dabei garantiert der Konzern als Garantiegeber im Allgemeinen, dass er im Fall der Nichterfüllung der Zahlungsverpflichtung durch den Hauptschuldner dem Garantiennehmer den entstandenen Verlust bis zu einer in der Regel vertraglich vereinbarten Höhe erstattet.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsrisiko beschreibt das Risiko, dass ein Unternehmen seine finanziellen Verpflichtungen nicht in ausreichendem Maß erfüllen kann.

Die Mercedes-Benz Group steuert seine Liquidität, indem der Konzern ergänzend zum Zahlungsmittelzufluss aus dem operativen Geschäft in ausreichendem Umfang liquide Mittel vorhält und Kreditlinien bei Banken unterhält. Zusätzlich reduziert auch die Möglichkeit der Verbriefung von Forderungen (ABS-Transaktionen) das Liquiditätsrisiko des Konzerns. Bei den liquiden Mitteln handelt es sich um Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie um verzinsliche Wertpapiere und ähnliche Geldanlagen, über die der Konzern kurzfristig verfügen kann.

Soweit Reverse-Factoring-Vereinbarungen eingegangen werden, haben sie keinen Einfluss auf das Liquiditätsrisiko der Mercedes-Benz Group, da sie eine Vielzahl von Investoren aufweisen und keine Auswirkungen auf die Zahlungsziele der betroffenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben.

Die liquiden Mittel dienen dazu, das Working Capital und die Investitionen zu finanzieren sowie den Finanzierungsbedarf des Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäfts und einen unerwarteten Liquiditätsbedarf abzudecken. Entsprechend interner Richtlinien wird das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft grundsätzlich so refinanziert, dass die Finanzierungen eine kongruente Fälligkeitsstruktur zu den vermieteten Gegenständen und Forderungen aus Finanzdienstleistungen aufweisen.

Zum 31. Dezember 2021 betrug die Liquidität 30,8 (2020: 29,4) Mrd. €. Im Jahr 2021 ergaben sich wesentliche Mittelzuflüsse im Zusammenhang mit dem operativen Geschäftsverlauf im Industriegeschäft. Zudem wirkten die erhaltenen Dividenden von Beijing Benz Automotive Co., Ltd. positiv auf die Liquidität. Des Weiteren ergaben sich positive Effekte aus dem Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft bei Mercedes-Benz Mobility sowie aus der Rückführung des Darlehens der Daimler Truck Group für die Finanzierung der Kaufpreise der vor der Abspaltung und Ausgliederung übertragenen Teile des im Daimler Nutzfahrzeuggeschäft enthaltenen Finanzdienstleistungsgeschäfts. Zahlungsmittelabflüsse resultierten insbesondere aus der Rückzahlung von Finanzierungsverbindlichkeiten aufgrund der positiven Liquiditätssituation und der abgehenden Nettoliquidität des Daimler Nutzfahrzeuggeschäfts. Darüber hinaus wirkten die getätigten Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen und die gezahlten Ertragsteuern sowie die im Vergleich zum Vorjahr höhere Dividendenzahlung an die Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG zahlungsmittelmindernd.

Das operative Liquiditätsmanagement umfasst einen Cash-Concentration-Prozess, durch den täglich die liquiden Mittel zusammengeführt werden. Dadurch können Liquiditätsüberschüsse und -anforderungen entsprechend den Bedürfnissen des Gesamtkonzerns sowie einzelner Konzerngesellschaften gesteuert werden. In das kurz- und mittelfristige Liquiditätsmanagement werden die Fälligkeiten finanzieller Vermögenswerte und finanzieller Verbindlichkeiten sowie Schätzungen des operativen Cash Flows einbezogen.

Zur Deckung des Finanzmittelbedarfs nutzt die Mercedes-Benz Group grundsätzlich ein breites Spektrum an Finanzinstrumenten. In Abhängigkeit von Finanzmittelbedarf und Marktkonditionen emittiert die Mercedes-Benz Group Geldmarktpapiere, Anleihen (einschließlich Green Bonds), Schuldscheindarlehen oder durch Forderungen besicherte Finanzmarktinstrumente in verschiedenen Währungen. Zusätzlich werden Kreditlinien bei Banken zur Finanzierung des Mittelbedarfs eingesetzt. Mögliche Herabstufungen unseres Ratings könnten sich negativ auf die Konzernfinanzierung auswirken. Seit Juli 2018 steht die Mercedes-Benz Group eine mit einem Konsortium internationaler Banken geschlossene syndizierte Kreditlinie mit einem Volumen von 11 Mrd. € zur Verfügung. Nach Ausübung einer Verlängerungsoption um ein weiteres Jahr gewährt sie der Mercedes-Benz Group zusätzliche finanzielle Flexibilität bis zum Jahr 2025. Die Kreditlinie ist zum 31. Dezember 2021 ungenutzt.

Konzernabschluss

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

Die in Tabelle [D.89](#) dargestellte Fälligkeitsübersicht zeigt, wie die Cash Flows im Zusammenhang mit den Verbindlichkeiten sowie den unwiderruflichen

Kreditzusagen und Finanzgarantien per 31. Dezember 2021 die zukünftige Liquiditätssituation des Konzerns beeinflussen können.

Angaben zu den Finanzierungsverbindlichkeiten des Konzerns enthält auch [Anmerkung 25](#).

D.89**Fälligkeitsübersicht für Verbindlichkeiten und Finanzgarantien¹**

	Gesamt	2022	2023	2024	2025	2026	≥ 2027
in Millionen €							
Finanzierungsverbindlichkeiten ²	133.452	54.369	28.304	16.300	7.807	6.042	20.630
davon Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	3.899	652	551	440	383	312	1.561
Derivative Finanzinstrumente ³	1.995	1.421	496	73	-2	-3	10
davon mit Bruttoausgleich	1.892	1.346	473	66	-1	-2	10
Zahlungsmittelabflüsse	38.684	26.987	9.484	2.093	-	-	120
Zahlungsmittelzuflüsse	-36.792	-25.641	-9.011	-2.027	-1	-2	-110
davon mit Nettoausgleich	103	75	23	7	-1	-1	-
Zahlungsmittelabflüsse	103	75	23	7	-1	-1	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ⁴	10.655	10.617	24	11	3	-	-
Sonstige übrige finanzielle Verbindlichkeiten ohne Zinsabgrenzung und Verbindlichkeiten aus Finanzgarantien	5.499	4.815	320	218	77	28	41
Verpflichtungen aus Verkaufsgeschäften	3.860	3.860	-	-	-	-	-
Unwiderrufliche Kreditzusagen ⁵	3.044	3.044	-	-	-	-	-
Finanzgarantien ⁶	829	829	-	-	-	-	-
	159.334	78.955	29.144	16.602	7.885	6.067	20.681

¹ Bei der Ermittlung der Beträge wurde grundsätzlich wie folgt vorgegangen:

(a) Falls der Vertragspartner eine Zahlung zu verschiedenen Zeitpunkten abrufen kann, wird die Verbindlichkeit auf den frühesten Fälligkeitstermin bezogen. Die Kundeneinlagen der Mercedes-Benz Bank werden deshalb überwiegend als im ersten Jahr fällig angenommen.

(b) Die Zinszahlungen von Finanzinstrumenten mit variabler Verzinsung werden auf Basis von Terminzinssätzen ermittelt.

² Die angegebenen Cash Flows der Finanzierungsverbindlichkeiten setzen sich aus deren undiskontierten Tilgungs- und Zinszahlungen zusammen. Hierin enthalten ist der Anteil des Buchwertes, der in die Bilanzposition »Zur Veräußerung bestimmte Vermögenswerte« umgegliedert wurde.

³ Es werden die undiskontierten, für das jeweilige Jahr summierten Zahlungen der derivativen finanziellen Verbindlichkeiten dargestellt.

⁴ Die Auszahlungen aus Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen werden undiskontiert angegeben.

⁵ Es werden die maximal abrufbaren Beträge dargestellt.

⁶ Es werden die maximal möglichen Zahlungsverpflichtungen aus gewährten Finanzgarantien dargestellt. Die Beträge werden als im ersten Jahr fällig angenommen.

Länderrisiko

Das Länderrisiko beschreibt das Risiko eines ökonomischen Verlustes, der aus der Veränderung politischer, wirtschaftlicher, rechtlicher oder sozialer Bedingungen des betreffenden Landes resultiert, z.B. aufgrund hoheitlicher Maßnahmen wie Enteignung oder Devisentransferverbot.

Die Mercedes-Benz Group unterliegt Länderrisiken, die vor allem aus grenzüberschreitenden Finanzierungen oder Besicherungen von Konzerngesellschaften oder Kunden, Kapitalanlagen bei Konzerngesellschaften, assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen oder gemeinschaftlichen Tätigkeiten sowie grenzüberschreitenden Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultieren. Darüber hinaus ergeben sich Länderrisiken auch aus grenzüberschreitenden Geldanlagen bei Finanzinstitutionen.

Die Mercedes-Benz Group begegnet diesen Risiken mit Länderlimiten (z.B. für Hartwährungsportfolios von Finanzdienstleistungsgesellschaften). Grundlage des risikoorientierten Länderexposure-Managements bei der Mercedes-Benz Group ist ein internes Ratingsystem, bei dem alle Länder in Risikoklassen eingeteilt werden, wobei sowohl externe Ratings als auch Kapitalmarktinformationen zu Länderrisiken berücksichtigt werden.

Finanzmarktrisiken

Die Mercedes-Benz Group ist aufgrund ihrer weltweiten Geschäftsaktivitäten wesentlichen Marktpreisrisiken aus Änderungen von Wechselkursen und Zinssätzen sowie Rohstoffpreisrisiken ausgesetzt. Ferner unterliegt der Konzern Aktienkursrisiken im Zusammenhang mit seinen börsennotierten Beteiligungen.

Das Management von Marktpreisrisiken hat die Aufgabe, die Auswirkungen von Kurs- oder Preisschwankungen bei Währungen und Zinssätzen auf das Ergebnis der Segmente und des Konzerns zu begrenzen. Hierzu wird zunächst das konzernweite Risikovolumen (Netto-Exposure) für diese Marktpreisrisiken ermittelt, auf dessen Basis dann Sicherungsentscheidungen getroffen werden. Diese beinhalten die Wahl der Sicherungsinstrumente, das zu sichernde Volumen sowie den abzusichernden Zeitraum. Die Sicherungsstrategie wird auf Konzernebene vorgegeben und bei den Segmenten einheitlich umgesetzt. Entscheidungsgremien sind

regelmäßig tagende Komitees für Währungen und für das Asset-Liability-Management (Zinsen). Netto-Exposures bilden die Grundlage der Sicherungsstrategien und werden regelmäßig aktualisiert. Dem Risiko aus kurzfristigen Schwankungen von Rohstoffpreisen begegnet die Mercedes-Benz Group in der Regel durch Preisgleitklauseln in den Lieferverträgen. In geringem Maß werden derivative Finanzinstrumente für die Sicherung von Edelmetallverkäufen eingesetzt.

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

Die bestehenden Benchmark-Zinssätze werden beispielsweise für USD trotz der Marktunsicherheit weiterhin als Referenzzinssätze in den Finanzmärkten verwendet und fließen in die Bewertung der Finanztransaktionen ein. Dies gilt auch für Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen mit Fälligkeit nach Ende 2021. Da die Reform für EURIBOR sowie GBP-, CHF- und JPY-LIBOR bereits umgesetzt wurde, wurde die vertragliche Anpassung von Finanzinstrumenten mit entsprechender Zinsreferenz bereits bis zum 31. Dezember 2021 vorgenommen. Somit basiert der wesentliche Teil der Zinsrisiko-Sicherungsbeziehungen, der von der Benchmark-Reform noch betroffen ist, auf der Währung USD.

Die Mercedes-Benz Group nimmt an, dass die Umstellung der ausstehenden Referenzzinsen in den Grundgeschäften und Sicherungsinstrumenten weiterhin identisch und ohne wesentlichen zeitlichen Verzug erfolgen wird. Die Mercedes-Benz Group sieht daher den wirtschaftlichen Zusammenhang und damit die Fortführung der Bilanzierung als Sicherungsbeziehungen zum 31. Dezember 2021 weiterhin als gegeben an.

Die Nominalvolumina der betroffenen Sicherungsinstrumente, die in einer Sicherungsbeziehung designiert sind, sind in Tabelle [D.86](#) ersichtlich. Die Nominalvolumina, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind, betragen in 2021 12 Mrd.€ (2020: 14 Mrd.€) für Derivate zur Absicherung von Zinsrisiken und 8 Mrd.€ (2020: 5 Mrd.€) für Derivate zur Absicherung von Wechselkursrisiken sowie 17 Mio.€ (2020: 0 Mio.€) für Derivate zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken.

D.90

Im Zuge der IBOR-Reform noch nicht umgestellte Verträge

	USD LIBOR
	Gesamtbetrag noch nicht umgestellter Kontrakte
in Millionen €	
	31. Dezember 2021
Finanzielle Vermögenswerte	–
Finanzielle Verbindlichkeiten	7.635
Derivate	18.146

Die Auswirkung der Anwendung der neuen Zinssätze auf den Konzernabschluss wird fortlaufend geprüft. Darüber hinaus bereitet die Mercedes-Benz Group die relevanten IT-Systeme für die Durchführung von Finanztransaktionen auf Basis der neuen Indizes vor. Unsicherheit besteht noch bezüglich künftiger Marktstandards bei den Zinskonventionen für einzelne Finanzprodukten (Cash-Produkte und Zinsderivate), welche auf die neuen Risk-Free-Rates referenzieren. Noch nicht umgestellte Verträge sind in Tabelle [D.90](#) dargestellt.

Als Teil des Risikomanagementsystems setzt die Mercedes-Benz Group Value-at-Risk-Analysen ein. Bei diesen Analysen wird regelmäßig das Risiko aus Änderungen von Marktrisikofaktoren wie Wechselkursen, Zinssätzen und bestimmten Rohstoffpreisen gemessen, indem bei Vorgabe eines Konfidenzniveaus und einer Halteperiode ein potenzieller Verlust berechnet wird.

Der Ermittlung des Value-at-Risk liegen die folgenden Annahmen zugrunde:

- potenzielle Verluste beziehen sich auf Marktwertänderungen und
- das Konfidenzniveau beträgt 99 % bei einer Halteperiode von fünf Tagen.

Die Mercedes-Benz Group ermittelt auf Konzernebene den Value-at-Risk aus Wechselkurs- und aus Zinsänderungsrisiken über den Varianz-Kovarianz-Ansatz. Der Value-at-Risk-Bestimmung bei Rohstoffsicherungskontrakten liegt methodisch eine Monte-Carlo-Simulation zugrunde.

Beim Varianz-Kovarianz-Ansatz wird zu Beginn der Value-at-Risk-Berechnung der aktuelle Marktwert des Portfolios aus Finanzinstrumenten des Konzerns ermittelt. Im nächsten Schritt wird die Sensitivität des Portfolios gegenüber Änderungen der relevanten Marktrisikofaktoren, wie einzelnen Wechselkursen oder laufszeitsspezifischen Zinssätzen, bestimmt. Auf Basis der Volatilitäten und Korrelationen dieser Marktrisikofaktoren, die dem RiskMetrics™-Datensatz entnommen sind, wird eine statistische Verteilung der möglichen Änderungen des Portfoliowertes am Ende der Halteperiode berechnet. Der daraus abgeleitete Verlust, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird, gibt den Value-at-Risk an.

Bei der Monte-Carlo-Simulation werden mithilfe von Zufallszahlen mögliche Änderungen der Marktrisikofaktoren passend zu den aktuellen Marktvolatilitäten generiert. Die Veränderungen der Marktrisikofaktoren erlauben eine mögliche Wertänderung des Portfolios, über die Halteperiode hinweg, zu berechnen. Eine vielfache Wiederholung des Simulationslaufes führt zu einem Verteilungsbild für die Portfoliowertänderungen. An diesem ist wiederum derjenige Portfoliowertverlust als Value-at-Risk abzulesen, der nur in 1 % der Fälle erreicht oder überschritten wird.

Wechselkursrisiko

TRANSAKTIONSRIKIO UND MANAGEMENT VON WÄHRUNGSRISIKEN. Aus der globalen Ausrichtung des Konzerns folgt, dass die Cash Flows Risiken aus Wechselkurschwankungen ausgesetzt sind. Diese bestehen vor allem zwischen dem US-Dollar, dem Chinesischen Renminbi, dem Britischen Pfund sowie anderen Währungen wie zum Beispiel Währungen von Wachstumsmärkten und dem Euro. Im operativen Fahrzeuggeschäft entsteht das Wechselkursrisiko primär dann, wenn die Umsatzerlöse in einer anderen Währung als die zugehörigen Kosten anfallen (Transaktionsrisiko). Beim Tausch der Umsatzerlöse in die Währung, in der die Kosten anfallen, kann der Fall eintreten, dass nach einer zwischenzeitlichen Währungsabwertung die getauschten Beträge die Kosten nicht mehr decken. Die Exposures bilden den Ausgangspunkt für die Analyse des Währungskursrisikos auf Konzernebene. Darüber hinaus ist der Konzern einem indirekten Transaktionsrisiko über seine at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgesetzt.

Das gesamte Währungsexposure des Konzerns wird durch natürliche Hedges reduziert, die darin bestehen, dass sich die Fremdwährungsexposures aus dem operativen Geschäft verschiedener Gesellschaften und Segmente über den Konzern hinweg partiell ausgleichen. In Höhe der ausgeglichenen Position sind damit keine Absicherungsmaßnahmen nötig. Um eine weitere, natürliche Absicherung gegen das verbleibende Transaktionsrisiko zu erzielen, ist die Mercedes-Benz Group grundsätzlich bestrebt, die Auszahlungen vorzugsweise in den Währungen zu erhöhen, in denen Nettoeinzahlungsüberschüsse bestehen.

Um die Auswirkung von Wechselkursschwankungen im operativen Geschäft (zukünftige Transaktionen) zu reduzieren, bewertet die Mercedes-Benz Group fortlaufend das Wechselkursrisiko und sichert einen Anteil dieses Risikos durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente ab. Die Wechselkursrisiken sowie deren Absicherung mithilfe von Derivaten werden durch ein Gremium gesteuert, dem Vertreter der relevanten Segmente und Zentralfunktionen angehören. Die Treasury aggregiert Wechselkurspositionen der Konzerngesellschaften und operativen Bereiche und setzt die Entscheidungen des Gremiums zur Absicherung von Währungsrisiken mittels Transaktionen mit internationalen Finanzinstituten um. Im Falle von

Übersicherungen durch Exposureveränderungen werden die Absicherungen in der Regel durch geeignete Maßnahmen zeitnah aufgelöst. Im Falle von Übersicherungen werden die Sicherungsbeziehungen auf gegebenenfalls notwendige Beendigung der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen überprüft.

Die Mercedes-Benz Group verwendet generell eine Stufenmethodik, mit der angestrebte Absicherungsquoten für die erwarteten operativen Zahlungen festgelegt werden. Hierbei werden entsprechend dem Charakter der zugrundeliegenden Risiken die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Cash Flows in der Zukunft liegen. Der Absicherungshorizont ist hierbei in natürlicher Weise durch die Planungsunsicherheit weit in der Zukunft liegender Cash Flows sowie gegebenenfalls aufgrund der eingeschränkten Verfügbarkeit geeigneter Währungskontrakte begrenzt. Die Anwendung der Stufenmethodik soll Risiken für den Konzern aus ungünstigen Wechselkursänderungen eingrenzen, zugleich aber hinreichende Freiräume belassen, um von günstigen Entwicklungen profitieren zu können. Auf Basis der Stufenmethodik und je nach Markteinschätzung bestimmt das Gremium den Absicherungszeitraum - in der Regel zwischen einem und fünf Jahren - sowie die durchschnittlichen Absicherungsquoten. Entsprechend dem Charakter der zugrunde liegenden Risiken werden die Absicherungsquoten geringer, je weiter die erwarteten Cash Flows in der Zukunft liegen. So wies das Währungsmanagement im Automobilgeschäft am Jahresende 2021 für das Kalenderjahr 2022 eine offene Position von 45% der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in US-Dollar, eine offene Position von 31% der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Chinesischen Renminbi sowie eine offene Position von 13% der zugrunde liegenden geplanten Cash Flows in Britischen Pfund aus.

Zur Sicherung der Währungsrisiken des operativen Fahrzeuggeschäfts werden im Wesentlichen Fremdwährungstermingeschäfte und Fremdwährungsoptionen eingesetzt. Die Richtlinien der Mercedes-Benz Group sehen eine Mischung der Finanzinstrumente je nach Markteinschätzung vor. Das Wechselkursrisiko aus diesen derivativen Finanzinstrumenten wird mit dem Value-at-Risk gemessen.

Tabelle [D.91](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk der Wechselkursrisiken für die Jahre 2021 und 2020 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente, die vor allem in Bezug auf das operative Fahrzeuggeschäft abgeschlossen wurden. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrunde liegenden Grundgeschäfte sind in der folgenden Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten, da es sich im Wesentlichen um vorhergesagte Cash Flows handelt. Siehe auch Tabelle [D.86](#).

HEDGE ACCOUNTING. Bei der Designation der verwendeten derivativen Währungssicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 verwendet. Darüber hinaus stimmen Volumen und Währung von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Fälligkeiten überein. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Währung, Volumen und Fälligkeiten sicher. Optionsprämien und – seit Mitte 2020 für neu designierte Sicherheitsbeziehungen – auch Forward-Komponenten werden grundsätzlich nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und bei Fälligkeit des Grundgeschäfts in der Gewinn- und Verlustrechnung oder als Anpassung der Anschaffungskosten nicht finanzieller Vermögenswerte berücksichtigt. Die Effektivität der Absicherung wird zu

Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Wechselkursrisikos entsprechen.
- Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

Im Zuge der Fokussierung auf die Geschäftsfelder wurden beginnend mit dem Jahr 2019 die aus Konzernsicht bestehenden Währungsrisiken aus erwarteten zukünftigen Zahlungen des operativen Geschäfts, im Wesentlichen aus Fahrzeugverkäufen, bereits bei der Bildung der Sicherungsbeziehung für bestehende und zukünftige Geschäfte Mercedes-Benz Cars & Vans sowie Daimler Trucks & Buses zugeordnet. Dementsprechend wurde bei einer ansonsten unveränderten, konzernweit gesteuerten Risikomanagementstrategie von Währungsrisiken die nach IFRS geforderte Dokumentation unter Berücksichtigung dieser weiteren Differenzierung der erwarteten Zahlungsströme (d.h. der Risikomanagementziele) für einen Großteil der diesbezüglich bereits gebildeten Sicherungsbeziehungen überarbeitet.

Wir verweisen hierzu auf Tabelle [D.83](#). In den Jahren 2021 und 2020 ergaben sich keine wesentlichen Ergebniseffekte.

D.91

Value-at-Risk für das Wechselkursrisiko, das Zinsänderungsrisiko und das Rohstoffpreisrisiko

	2021				2020			
	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt	Jahresende	Hoch	Tief	Durchschnitt
in Millionen €								
Wechselkursrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	512	512	326	381	328	897	328	522
Zinsänderungsrisiko	202	217	149	188	129	368	121	192
Rohstoffpreisrisiko (aus derivativen Finanzinstrumenten)	4	12	4	8	12	100	12	38

Die Entwicklung des Value-at-Risk der Währungssicherungen im Jahr 2021 wurde im Wesentlichen durch einen starken Volumenanstieg der Sicherungsgeschäfte im zweiten Halbjahr bestimmt. Die steigenden Sicherungsvolumen spiegeln Umsatzsteigerungen nach den pandemiebedingten zeitweiligen Rückgängen wider. Bei der Berechnung der Durchschnitte sind die derivativen Sicherungsgeschäfte des Daimler Nutzfahrzeuggeschäfts enthalten. Die im Rahmen der Entkonsolidierung des Daimler Nutzfahrzeuggeschäfts abgegangenen Sicherungsvolumen haben keinen wesentlichen Effekt auf den Value-at-Risk der Währungssicherungen.

Liquiditätsanlagen oder -aufnahmen des Konzerns werden grundsätzlich so gewählt, dass mögliche Währungsrisiken minimiert werden. Sollten Transaktionsrisiken im Zusammenhang mit den Liquiditätsanlagen oder den Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns an Geld- und Kapitalmärkten entstehen, werden diese in der Regel - gemäß einer internen Richtlinie - zum Zeitpunkt des Investments bzw. der Refinanzierung durch geeignete derivative Finanzinstrumente (z. B. Zinswährungsswaps) gegen Währungsrisiken gesichert.

Dadurch dass sich Währungsrisiken aus Liquiditätsanlagen oder Verbindlichkeiten in fremden Währungen aufgrund des Investments oder der Refinanzierung des Konzerns sowie diesbezüglich eingesetzter derivativer Finanzinstrumente in der Regel vollständig ausgleichen, wurden diese Finanzinstrumente nicht in die dargestellte Value-at-Risk-Berechnung einbezogen.

EFFEKTE AUS DER WÄHRUNGSUMRECHNUNG (TRANSLATIONSRIKISKO). Im Rahmen der Erstellung des Konzernabschlusses werden die Erträge und Aufwendungen sowie die Vermögenswerte und Schulden von Tochterunternehmen, die außerhalb der Euro-Zone ansässig sind, in Euro umgerechnet. Dadurch können Änderungen der Wechselkurse von einer Berichtsperiode zur anderen signifikante Umrechnungseffekte verursachen, z. B. in Bezug auf die Umsatzerlöse, das Segmentergebnis (EBIT) und die Vermögenswerte und Schulden des Konzerns. Im Unterschied zum Transaktionsrisiko wirkt sich das Translationsrisiko jedoch nicht zwangsläufig auf zukünftige Cash Flows aus. Das Eigenkapital des

Konzerns spiegelt die wechselkursbedingten Buchwertänderungen wider. Die Mercedes-Benz Group sichert sich gegen das Translationsrisiko in der Regel nicht ab.

Zinsänderungsrisiko

Die Mercedes-Benz Group nutzt ein breites Spektrum von zinssensitiven Finanzinstrumenten, um die Liquiditätsanforderungen der Mercedes-Benz Group zu erfüllen. Der überwiegende Teil der zinssensitiven Vermögenswerte und Verbindlichkeiten resultiert jedoch aus den Finanzdienstleistungsaktivitäten, die von Mercedes-Benz Mobility betrieben werden. Die von den Mercedes-Benz Mobility Gesellschaften mit Kunden abgeschlossenen Verträge begründen vorwiegend festverzinsliche Forderungen. Gemäß den Konzernrichtlinien werden die zinstragenden Vermögenswerte grundsätzlich kongruent hinsichtlich Zins- und Liquiditätsbindung refinanziert, soweit dies mit vertretbarem Aufwand möglich ist. In ausgewählten, entwickelten Märkten verzichtet Mercedes-Benz Mobility im Rahmen der Refinanzierung in eng begrenztem Umfang auf eine Fristenkongruenz in der Zinsbindung, um Marktchancen zu nutzen. Hierdurch entsteht für den Konzern ein Zinsänderungsrisiko.

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

Derivative Zinsinstrumente werden ebenso im Rahmen der Refinanzierung der automobilen Geschäftsfelder sowie dem Liquiditätsmanagement eingesetzt. Die

Mercedes-Benz Group steuert die Kapitalbeschaffungsmaßnahmen für die automobilen Geschäftsfelder und das Finanzdienstleistungsgeschäft auf Konzernebene.

Tabelle [7 D.91](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko für die Jahre 2021 und 2020 für die zinssensitiven originären und derivativen Finanzinstrumente des Konzerns, einschließlich der Finanzinstrumente des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen sind im Value-at-Risk für das Zinsänderungsrisiko nicht berücksichtigt. Da diese Verbindlichkeiten eine fixe Verzinsung aufweisen, ergibt sich bei Zinsänderungen keine Auswirkung auf das Konzernergebnis. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet.

Die Veränderung des Value-at-Risk der zinssensitiven Instrumente war im Jahresverlauf 2021 im Wesentlichen durch die Entwicklung der Zins-Volatilitäten bestimmt. Bei der Berechnung der Durchschnitte sind die Exposures und derivativen Sicherungsgeschäfte des Daimler Nutzfahrzeuggeschäfts enthalten. Die im Rahmen der Entkonsolidierung des Daimler Nutzfahrzeuggeschäfts abgegangenen Sicherungsvolumen haben keinen wesentlichen Effekt auf den Value-at-Risk der zinssensitiven Instrumente.

HEDGE ACCOUNTING. Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 verwendet. Darüber hinaus stimmen die Volumina, Zinskurven und Währungen sowie Laufzeiten von Grundgeschäft und Sicherungsinstrument grundsätzlich überein. Im Falle von kombinierten derivativen Instrumenten zur Zins-Währungssicherung wird der Basisaufschlag aus der Währungssicherung nicht in die Sicherungsbeziehung designiert, sondern als Hedgekosten erfolgsneutral abgegrenzt und über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Zinsen, Laufzeiten und Nennbeträgen sicher. Bei der Absicherung für ABS-Transaktionen von Privatplatzierungen erfolgt teilweise die Risikoabsicherung der Marktzinskomponente, die historisch im

Durchschnitt mehr als 70 % der Wertänderung der Gesamtverzinsung abdeckt. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung unter Anwendung der Methode der hypothetischen Derivate beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Zinsrisikos entsprechen.
- Keine perfekte Passung bei einzelnen Parametern der gesicherten Grundgeschäfte und den verwendeten Sicherungsinstrumenten.
- Aufschläge in Sicherungsinstrumenten zur Absicherung von ABS-Transaktionen.

In den Jahren 2021 und 2020 ergaben sich keine wesentlichen Ergebniseffekte.

Commodity-Preis-Risiko

Die Mercedes-Benz Group ist Risiken aus der Änderung von Rohstoffpreisen ausgesetzt, die im Zusammenhang mit dem Bezug von Produktionsmitteln entstehen. Dem Risiko aus kurzfristigen Schwankungen von Rohstoffpreisen begegnet die Mercedes-Benz Group in der Regel durch Preisgleitklauseln in den Lieferverträgen. Ein geringer Teil der Rohstoffpreisrisiken aus dem geplanten Bezug von Edelmetallen wird durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente gesichert. Die Mercedes-Benz Group hat sich entschieden, die Sicherungsstrategien für Edelmetalle bis auf Weiteres auszusetzen und bestehende Sicherungen auslaufen zu lassen.

Tabelle [7 D.91](#) zeigt die End-, Höchst-, Tiefst- und Durchschnittsstände des Value-at-Risk für die Jahre 2021 und 2020 für das Portfolio der derivativen Finanzinstrumente zur Absicherung von Rohstoffpreisrisiken. Die Durchschnittswerte wurden auf Basis der Quartalsendstände berechnet. Die den Derivaten zugrundeliegenden Grundgeschäfte sind in der Darstellung des Value-at-Risk nicht enthalten. Siehe auch Tabelle [7 D.86](#).

Der Rückgang des Value-at-Risk der Rohstoffsicherungen im Jahr 2021 ist auf das Absinken des Sicherungsvolumen zurückzuführen. Bei der Berechnung der Durchschnitte sind die derivativen Sicherungsgeschäfte des Daimler Nutzfahrzeuggeschäfts enthalten. Die im Rahmen der Entkonsolidierung des Daimler Nutzfahrzeuggeschäfts abgegangenen Sicherungsvolumen haben keinen wesentlichen Effekt auf den Value-at-Risk der Rohstoffsicherungen.

HEDGE ACCOUNTING. Bei der Designation der verwendeten derivativen Sicherungsinstrumente wird grundsätzlich eine Sicherungsquote von 1 verwendet. Darüber hinaus stimmen die Volumina und bewertungsrelevanten Parameter von abgesichertem Grundgeschäft und zugeordnetem Sicherungsgeschäft sowie Laufzeiten überein. Der Konzern stellt eine wirtschaftliche Beziehung zwischen dem gesicherten Grundgeschäft und dem Sicherungsinstrument über entsprechende Konsistenz von Volumen, bewertungsrelevanten Parametern und Fälligkeit sicher. Die Effektivität der Absicherung wird zu Beginn und während der Sicherungsbeziehung beurteilt. Ursachen möglicher Unwirksamkeiten im Rahmen dieser Sicherungsbeziehungen sind:

- Veränderungen des Kreditrisikos bei der Bewertung der verwendeten Sicherungsinstrumente, die nicht der Veränderung des gesicherten Commodity-Preis-Risikos entsprechen.
- Änderungen im Zeitpunkt der Abwicklung der gesicherten Grundgeschäfte.

Aktienkursrisiko

Die Mercedes-Benz Group besitzt überwiegend Anlagen in Aktien, die als langfristige Investitionen klassifiziert werden und zum Teil at-equity in den Konzernabschluss einbezogen werden, wie z.B. BAIC Motor. Dies schließt auch die Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG ein. Diese Anlagen werden nicht in einer Marktrisikoaanalyse des Konzerns berücksichtigt.

35. Segmentberichterstattung

Berichtspflichtige Segmente

Der Konzern umfasst zum 31. Dezember 2021 die Segmente Mercedes-Benz Cars, Mercedes-Benz Vans und Mercedes-Benz Mobility (ehemals Daimler Mobility). Mit der Abspaltung und Ausgliederung am 9. Dezember 2021 wird das bisherige Segment Daimler Trucks & Buses im Wesentlichen in der Überleitung ausgewiesen. Die Segmentzahlen des Jahres 2020 wurden entsprechend angepasst. Das Segment Mercedes-Benz Mobility enthält bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung die Umfänge des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts. Die Darstellung der Segmente entspricht der internen Organisations- und Berichtsstruktur.

Die Segmente Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans werden aufgrund vergleichbarer längerfristiger durchschnittlicher Umsatzrenditen sowie einer vergleichbaren Umsatzentwicklung und Kapitalintensität zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst. Des Weiteren sind beide Segmente hinsichtlich der Art der angebotenen Produkte und Dienstleistungen sowie der Marken, Vertriebswege und Kundenprofile vergleichbar. Als Folge des Transformationsprozesses werden die beiden Segmente ab dem 1. Januar 2022 nicht mehr zusammengefasst werden.

Das berichtspflichtige Segment Mercedes-Benz Cars & Vans entwickelt, produziert und vertreibt Personenkraftwagen und umfasst Premium- und Luxusfahrzeuge der Marke Mercedes-Benz einschließlich der Marken Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach und Mercedes-EQ sowie Kleinwagen der Marke smart. Darüber hinaus werden entsprechende Ersatzteile und Zubehör angeboten. Die Marke Mercedes me umfasst das Ökosystem von Mercedes-Benz. Der Vertrieb der Transporter erfolgt unter der Marke Mercedes-Benz.

Das Segment Mercedes-Benz Mobility unterstützt weltweit den Absatz der Fahrzeugsegmente. Das Angebot beinhaltet vor allem Finanzierungs- und Leasingprodukte für Endkunden und Händler sowie die Vermittlung von Kfz-nahen Versicherungen und Bankdienstleistungen. Zusätzlich gehört zum Leistungsspektrum das Management gewerblicher Fuhrparks in Europa, das

vor allem über die Marke Athlon erfolgt. Darüber hinaus ist Mercedes-Benz Mobility im Bereich innovativer Mobilitätsdienstleistungen tätig.

Interne Steuerung und Berichterstattung

Die interne Steuerung und Berichterstattung im Mercedes-Benz Konzern basiert grundsätzlich auf den in [Anmerkung 1](#) beschriebenen Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS.

Die in der internen Steuerung und Berichterstattung verwendete Konzernergebnisgröße stellt das »EBIT« dar. Das EBIT setzt sich aus dem Bruttoergebnis vom Umsatz, den Vertriebs-, den allgemeinen Verwaltungs-, den Forschungs- und nicht aktivierten Entwicklungskosten sowie den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen, dem Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen und dem übrigen Finanzergebnis zusammen.

Erlöse zwischen den Segmenten werden grundsätzlich zu marktgerechten Preisen berechnet.

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

Die Vermögenswerte der Segmente umfassen grundsätzlich alle Vermögenswerte. Die Vermögenswerte des Segments Mercedes-Benz Cars & Vans schließen Vermögenswerte aus Ertragsteuern, Vermögenswerte im Zusammenhang mit Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) aus. Die Segmentschulden beinhalten grundsätzlich alle Schulden. Die Schulden des Segments Mercedes-Benz Cars & Vans beinhalten nicht die Schulden aus Ertragsteuern, die Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen sowie bestimmte Finanzinstrumente (einschließlich Finanzierungsverbindlichkeiten).

Die mit den Operating-Lease-Verträgen und den Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Zusammenhang stehenden Restwertrisiken des Konzerns werden grundsätzlich von Mercedes-Benz Cars & Vans getragen, die die Leasingfahrzeuge hergestellt haben. Die Risikoaufteilung basiert auf Vereinbarungen zwischen Mercedes-Benz Cars & Vans und Mercedes-Benz Mobility; die Bedingungen variieren je nach Segment und Region.

Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und vermietete Gegenstände.

Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachinvestitionen stellen die zahlungswirksamen Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen dar, soweit sie nicht aktivierte Fremdkapitalkosten oder Geschäftswerte betreffen.

Abschreibungen können neben den planmäßigen Abschreibungen auch Wertminderungen enthalten, soweit sie nicht Wertminderungen auf Geschäftswerte nach IAS 36 betreffen.

Abschreibungen auf aktivierte Fremdkapitalkosten sind in den Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Abschreibungen auf Sachanlagen nicht enthalten.

Überleitung

In der Überleitung werden Funktionen und Services der Konzernzentrale sowie von weiteren nicht den Segmenten zugeordneten Beteiligungen ausgewiesen. Darüber hinaus sind in der Überleitung zentral verantwortete Sachverhalte sowie Ergebniseffekte aus der Eliminierung konzerninterner Transaktionen zwischen den Segmenten enthalten.

Seit der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts werden sowohl die operativen Ergebnisse des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses bis zum 9. Dezember 2021 als auch die Ergebnisse aus der Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG in der Überleitung ausgewiesen. Daneben umfasst die Überleitung das Ergebnis aus der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts.

Tabelle [D.92](#) zeigt die Segmentinformationen für die Geschäftsjahre 2021 und 2020 für die fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten.

D.92

Segmentinformationen

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Mercedes-Benz Mobility	Summe Segmente	Überleitung	Mercedes-Benz Group
in Millionen €					
2021					
Außenumsatzerlöse	106.373	26.800	133.173	34.798	167.971
Konzerninterne Umsatzerlöse	3.275	1.141	4.416	-4.416	-
Umsatzerlöse gesamt aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	109.648	27.941	137.589	30.382	167.971
Segmentergebnis (EBIT) aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	13.626	3.493	17.119	11.950	29.069
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.584	-140	1.444	52	1.496
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	96	-2	94	27	121
Segmentvermögenswerte	95.758	146.196	241.954	-8.538	233.416
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	4.056	471	4.527	9.061	13.588
Segmentschulden	60.070	131.748	191.818	-16.011	175.807
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	14.222	13.125	27.347	2.119	29.466
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	2.456	61	2.517	224	2.741
davon Sachinvestitionen	3.787	78	3.865	714	4.579
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	7.878	6.183	14.061	1.005	15.066
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	2.312	79	2.391	161	2.552
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	3.868	64	3.932	498	4.430

Konzernabschluss

	Mercedes-Benz Cars & Vans	Mercedes-Benz Mobility	Summe Segmente	Überleitung ¹	Mercedes-Benz Group
in Millionen €					
2020					
Außenumsatzerlöse	95.247	25.816	121.063	33.246	154.309
Konzerninterne Umsatzerlöse	3.329	1.883	5.212	-5.212	-
Umsatzerlöse gesamt aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	98.576	27.699	126.275	28.034	154.309
Segmentergebnis (EBIT) aus fortgeführten und aufgegebenen Aktivitäten	5.172	1.436	6.608	-5	6.603
davon Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	1.410	-360	1.050	-253	797
davon Ergebnis aus Aufzinsung und Effekte aus Änderung der Abzinsungsfaktoren von Rückstellungen für sonstige Risiken	-117	-2	-119	-49	-168
Segmentvermögenswerte	91.360	161.265	252.625	5.149	257.774
davon Beteiligungsbuchwerte der at-equity bewerteten Finanzinvestitionen	3.586	746	4.332	857	5.189
Segmentsschulden	60.168	146.950	207.118	-5.448	201.670
Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten	15.965	13.264	29.229	2.014	31.243
davon Investitionen in immaterielle Vermögenswerte	2.611	49	2.660	159	2.819
davon Sachinvestitionen	4.862	39	4.901	840	5.741
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	8.893	7.204	16.097	2.046	18.143
davon Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte	2.038	227	2.265	294	2.559
davon Abschreibungen auf Sachanlagen	5.265	77	5.342	1.056	6.398

¹ Auch die Segmentvermögenswerte und Segmentsschulden sowie die Zugänge zu langfristigen Vermögenswerten des ehemaligen Segments Daimler Trucks & Buses sind im Jahr 2020 in der Überleitung ausgewiesen.

Überleitung

Tabelle [D.93](#) und Tabelle [D.94](#) zeigen die Überleitung der Umsatzerlöse und des EBIT gemäß der Segmentberichterstattung auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung.

Die Überleitung der Segmentgrößen auf die relevanten Konzerngrößen ergibt sich aus Tabelle [D.94](#) und Tabelle [D.95](#).

Im **Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen** stellt die Angabe für das At-equity-Ergebnis von -1 Mio.€ der neuen Daimler Truck Group einschließlich der abgespaltenen Aktivitäten des Finanzdienstleistungsgeschäfts eine bestmögliche Schätzung für die Zeit zwischen dem 10. und 31. Dezember 2021 dar. Darüber hinaus ist das Ergebnis in beiden Jahren durch Wertminderungen auf den Beteiligungsbuchwert an der BAIC Motor von 120 (2020: 330) Mio.€ belastet.

In der Zeile **sonstige Überleitungsposten** ist das Ergebnis des ehemaligen Segments Daimler Trucks & Buses bis zum 9. Dezember 2021 von 2.486 Mio.€ enthalten (einschließlich der fortgeführten planmäßigen Abschreibungen und At-equity-Bewertung, ohne Finanzdienstleistungsumfänge und gemäß den in [Anmerkung 1](#) beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen). Zudem enthält die Zeile den Ertrag aus den nicht mehr zu erfassenden planmäßigen Abschreibungen und der At-equity-Bewertung der im Rahmen der Entkonsolidierung abgegangenen und der zur Veräußerung bestimmten langfristigen Vermögenswerte der Segmente Daimler Trucks & Buses und Mercedes-Benz Mobility. Gegenläufig sind die Aufwendungen aus der Bewertung der zur Veräußerung bestimmten Daimler Mobility-Abgangsgruppen zum beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten enthalten. Darüber hinaus werden die dem Ergebnis der laufenden Geschäftstätigkeit der aufgegebenen Aktivitäten zurechenbaren mit der Abspaltung und Ausgliederung verbundenen Kosten in dieser Zeile ausgewiesen.

D.93

Überleitung Umsatzerlöse Segmentberichterstattung zu Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

	2021	2020
in Millionen €		
Umsatzerlöse gemäß Segmentberichterstattung	167.971	154.309
abzüglich Umsatzerlöse aus aufgegebenen Aktivitäten ¹	-34.078	-32.531
Umsatzerlöse gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	133.893	121.778

¹ Die Umsatzerlöse enthalten Eliminierungen zwischen den fortgeführten und den aufgegebenen Aktivitäten. Die Umsatzerlöse des ehemaligen Segments Daimler Trucks & Buses belaufen sich auf 36.219 Mio.€.

D.94

Überleitung EBIT auf Konzernwerte

	2021	2020
in Millionen €		
Summe Segmentergebnisse (EBIT)	17.119	6.608
Gewinn aus Abspaltung und Ausgliederung (nach Transaktionskosten)	9.216	-
Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen aus fortgeführten Aktivitäten	-93	-303
Sonstige Überleitungsposten	2.817	176
Eliminierungen	10	122
EBIT gemäß Segmentberichterstattung	29.069	6.603
abzüglich EBIT aus aufgegebenen Aktivitäten	-13.041	-512
EBIT gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	16.028	6.091

D.95

Überleitung Segmentvermögenswerte und -schulden auf Konzernwerte

	2021	2020
in Millionen €		
Summe Segmentvermögenswerte	241.954	252.625
At-Equity-Buchwert der DTHAG	8.762	-
Übrige At-Equity-Buchwerte ¹	299	330
Segmentvermögenswerte Daimler Trucks & Buses ²	-	24.830
Vermögenswerte aus Ertragsteuern ³	2.906	5.615
Sonstige Überleitungsposten und Eliminierungen	-20.505	-25.626
Konzern-Segmentvermögenswerte	233.416	257.774
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente (einschließlich Liquidität) und Vermögenswerte aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ³	26.415	27.963
Summe Konzern-Aktiva	259.831	285.737
Summe Segmentschulden	191.818	207.118
Segmentschulden Daimler Trucks & Buses ²	-	17.000
Schulden aus Ertragsteuern ³	4.721	3.499
Sonstige Überleitungsposten und Eliminierungen	-20.732	-25.947
Konzern-Segmentschulden	175.807	201.670
Nicht zugeordnete Finanzinstrumente und Schulden aus Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen ³	10.857	21.819
Konzern-Eigenkapital	73.167	62.248
Summe Konzern-Passiva	259.831	285.737

1 Beinhaltet im Wesentlichen den Beteiligungsbuchwert an BAIC Motor.

2 Ehemaliges Segment Daimler Trucks & Buses.

3 Soweit diese nicht auf Mercedes-Benz Mobility entfallen.

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

Im Hinblick auf die Informationen über geografische Regionen werden die Umsätze der fortgeführten Aktivitäten den Ländern nach dem Bestimmungslandprinzip zugerechnet; die langfristigen Vermögenswerte werden entsprechend dem Standort des jeweiligen Vermögenswertes angegeben.

Die Außenumsätze und langfristigen Vermögenswerte nach Regionen sind in Tabelle [D.96](#) dargestellt.

D.96

Umsatzerlöse und langfristige Vermögenswerte nach Regionen

	Umsatzerlöse		Langfristige Vermögenswerte	
	2021	2020	2021	2020
in Millionen €				
Europa	55.697	54.184	62.401	68.456
davon Deutschland	20.733	21.301	44.421	49.819
Nordamerika	33.105	29.281	22.181	24.764
davon USA	29.284	25.900	20.010	21.979
Asien	40.126	33.995	1.660	4.189
davon China	25.173	20.746	564	474
Übrige Märkte	4.965	4.318	1.093	1.788
	133.893	121.778	87.335	99.197

36. Kapitalmanagement

Die Grundlage für das Kapitalmanagement in der Mercedes-Benz Group stellen die Net Assets und der Value Added dar. Die Ermittlung der Net Assets des Konzerns erfolgt über die Vermögenswerte und die Schulden der Segmente nach IFRS. Mercedes-Benz Cars und Mercedes-Benz Vans sind für die operativen Net Assets verantwortlich; ihnen werden sämtliche Vermögenswerte und Verbindlichkeiten bzw. Rückstellungen zugerechnet, für die sie im operativen Geschäft die Verantwortung tragen. Die Steuerung des Segments Mercedes-Benz Mobility erfolgt, der branchenüblichen Vorgehensweise im Bankengeschäft entsprechend, auf Basis des Eigenkapitals. Die Kapitalbindung des Konzerns beinhaltet zusätzlich die Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern sowie sonstige zentrale Posten und Eliminierungen.

Die durchschnittlichen Net Assets des Jahres werden aus den durchschnittlichen Net Assets der Quartale berechnet. Diese ermitteln sich als Durchschnitt der Net Assets zu Beginn und zum Ende eines Quartals und sind in Tabelle [D.97](#) dargestellt.

D.97

Durchschnittliche Net Assets

	2021	2020
in Millionen €		
Mercedes-Benz Cars & Vans	33.835	32.768
Mercedes-Benz Mobility ¹	15.681	14.601
Net Assets der Segmente	49.516	47.369
Daimler Trucks & Buses ²	7.625	9.513
Beteiligungsbuchwerte von at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ³	1.456	463
Vermögenswerte und Schulden aus Ertragsteuern ⁴	131	2.088
Sonstige zentrale Posten und Eliminierungen ⁴	-331	436
Net Assets Mercedes-Benz Group	58.397	59.869

1 Eigenkapital.

2 Ehemaliges Segment Daimler Trucks & Buses.

3 Soweit nicht den Segmenten zugeordnet.

4 Soweit nicht Mercedes-Benz Mobility zugeordnet.

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

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

37. Ergebnis je Aktie

Das Ergebnis je Aktie (unverwässert) und das Ergebnis je Aktie (verwässert) berechnen sich auf Basis des Ergebnisanteils der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG. Nach Auslaufen des Stock-Option-Planes im Jahr 2014 gibt es keine Verwässerungseffekte mehr. Der Ergebnisanteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG (unverwässert und verwässert) beläuft sich auf 23.006 (2020: 3.627) Mio.€. Der gewogene Durchschnitt der in Umlauf befindlichen Aktien (unverwässert und verwässert) beträgt 1.069,8 (2020: 1.069,8) Mio.

38. Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

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

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 [D.98](#) dargestellt.

Assoziierte Unternehmen

Wie in Tabelle [D.98](#) ausgewiesen, betreffen die Geschäftsbeziehungen mit assoziierten Unternehmen im Wesentlichen die in der Überleitung ausgewiesene Daimler Truck Holding AG (Daimler Truck) sowie die Gesellschaften LSH Auto International Limited (LSHAI) und Beijing Benz Automotive Co., Ltd. (BBAC), die dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordnet sind.

Mit Wirksamwerden der Abspaltung wird die Daimler Truck Holding AG als assoziiertes Unternehmen berichtet. Zwischen der Mercedes-Benz Group und Daimler Truck gibt es zahlreiche Beziehungen im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, wie Käufe und Verkäufe von Gütern und Dienstleistungen und Leasingvereinbarungen. Zudem werden übergangsweise Dienstleistungen aus Zentralfunktionen, zum Beispiel IT und Personal erbracht. Nach dem Vollzug der Abspaltung wurden Darlehen der Daimler Truck Group für die Finanzierung der Kaufpreise der vor der Abspaltung und Ausgliederung übertragenen Teile des im Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft enthaltenen Finanzdienstleistungsgeschäfts von 6,9 Mrd. € im Dezember an die Mercedes-Benz Group zurückgeführt. Weitere Vermögenswerte und Schulden des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts werden im Jahr 2022 übertragen.

Die vermieteten Gegenstände des Segments Mercedes-Benz Mobility enthalten von Daimler Truck produzierte Nutzfahrzeuge, die von externen Händlern oder anderen, nicht mit der Mercedes-Benz Gruppe verbundenen Dritten erworben wurden. Für diese vermieteten Gegenstände erhält Mercedes-Benz Mobility in der Regel eine Restwertgarantie von Daimler Truck im Zusammenhang mit der Verpflichtung, die jeweiligen Nutzfahrzeuge an Daimler Truck zurückzugeben. Zum 31. Dezember 2021 betrug diese Garantie 685 Mio. €.

Zusätzlich wird in einzelnen Märkten das Leasing- und Absatzfinanzierungsgeschäft für Nutzfahrzeuge von Daimler Truck weitergeführt. Diese Fahrzeuge werden direkt von Daimler Truck erworben und an den Endkunden vermietet. Soweit eine verpflichtende Fahrzeugrückgabe vereinbart ist, besteht zwischen Mercedes-Benz Mobility und Daimler Truck ein Mietvertrag (Headlease). Der Vertrag zwischen Mercedes-Benz Mobility und dem Endkunden stellt diesbezüglich einen Untermietvertrag (Sublease) dar. In den in der Tabelle [D.98](#) ausgewiesenen Forderungen und Nutzungsrechten sind diesbezüglich in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesene Restwertgarantien von 1.617 Mio. € sowie im Vermietvermögen ausgewiesene Nutzungsrechte von 1.060 Mio. € gegenüber Daimler Truck enthalten. Des Weiteren sind in Tabelle [D.98](#) Nutzungsrechte der Daimler Greater China Ltd. gegenüber BBAC von 103 Mio. € aus einem Leasingvertrag ausgewiesen.

Darüber hinaus hält die Mercedes-Benz Group Minderheitenanteile an von der Daimler Truck Group beherrschten Immobiliengesellschaften von 209 Mio. €, die als Fremdkapitalanteile in den übrigen finanziellen Vermögenswerten ausgewiesen werden.

Die außerbilanziellen Garantien und Bürgschaften betrugen zum 31. Dezember 2021 für assoziierte Unternehmen 568 (2020: 0) Mio. €, davon gegenüber der Daimler Truck Group 568 Mio. €.

Gemeinschaftsunternehmen

Bei den Beziehungen des Konzerns zu den Gemeinschaftsunternehmen entfallen wesentliche Umsätze der erbrachten Lieferungen und Leistungen auf die dem Segment Mercedes-Benz Cars & Vans zugeordnete Fujian Benz Automotive Co., Ltd. (FBAC). Daneben ergab sich

im Jahr 2020 ein sonstiger betrieblicher Ertrag von 154 Mio. € aus der Einbringung der Marke smart in das Gemeinschaftsunternehmen smart Automobile Co. Ltd.

Weitere Erläuterungen zur Geschäftstätigkeit der wesentlichen assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie der wesentlichen Transaktionen in den Jahren 2021 und 2020 finden sich in [Anmerkung 14](#).

Zuwendungen zu Planvermögen

Der Daimler Pension Trust e.V. verwaltet treuhänderisch das Planvermögen zur Sicherung von Pensionsverpflichtungen in Deutschland und ist dadurch ein nahestehendes Unternehmen des Mercedes-Benz Group-Konzerns. Ein weiteres nahestehendes Unternehmen stellt die Daimler Pensionsfonds AG dar. Die Mercedes-Benz Group AG trägt in unwesentlichem Umfang Aufwendungen und erbringt Serviceleistungen für die beiden Gesellschaften. Für weitere Informationen siehe auch [Anmerkung 23](#) und [Anmerkung 41](#).

Nachhaftung

In 2019 gliederte die Mercedes-Benz Group AG Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten des Segments Mercedes-Benz Cars & Vans in die Mercedes-Benz AG sowie des Segments Daimler Trucks & Buses in die Daimler Truck AG aus. Die Mercedes-Benz Group AG, die Mercedes-Benz AG und die Daimler Truck AG haften gem. § 133 Abs. 1, Abs. 3 UmwG als an der Ausgliederung beteiligte Rechtsträger als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Mercedes-Benz Group AG, die vor dem Wirksamwerden der Ausgliederung begründet worden sind. Diejenigen der vorgenannten Rechtsträger, denen die betreffenden Verbindlichkeiten nach dem Ausgliederungsvertrag nicht zugewiesen sind, haften für diese Verbindlichkeiten allerdings nur dann, wenn sie innerhalb von fünf Jahren ab Bekanntmachung der Eintragung der Ausgliederung in das Handelsregister der Mercedes-Benz Group AG fällig und daraus Ansprüche gerichtlich oder in einer anderen in § 133 UmwG beschriebenen Weise festgestellt werden. Durch die Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts in 2021 ergibt sich ein konzernexternes Nachhaftungsverhältnis.

Die in diesem Zusammenhang bestehenden Bestimmungen, insbesondere die Vorgehensweise zur Regelung des Innenausgleiches zwischen den beteiligten Rechtsträgern, sind im Ausgliederungsvertrag vom 25. März 2019 geregelt.

Für vor dem Wirksamwerden der Ausgliederung begründete Versorgungsverpflichtungen aufgrund des Betriebsrentengesetzes beträgt die vorgenannte Frist zehn Jahre. Die Mercedes-Benz Group AG bzw. die Mercedes-Benz AG haben aufgrund des ausreichend zur Verfügung stehenden Planvermögens des anderen Rechtsträgers hieraus keinen Liquiditätsabfluss zu erwarten.

Zum 31. Dezember 2021 betragen die potentiellen Verpflichtungen aus der Nachhaftung nach § 133 UmwG für die Mercedes-Benz Group 1.692 Mio. €, davon fällig in 2022: 447 Mio. € (2020: 2.582 Mio. €, davon fällig in 2021: 967 Mio. €). Nach derzeitiger Einschätzung wird eine Inanspruchnahme der Mercedes-Benz Group AG bzw. der Mercedes-Benz AG als unwahrscheinlich eingestuft.

Nahestehende Personen

Der Konzern unterhält im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit weltweit mit einer Vielzahl von Unternehmen, die auch Kunden und/oder Lieferanten des Konzerns sind, Geschäftsbeziehungen. Unter diesen Kunden und/oder Lieferanten befinden sich auch Unternehmen, die eine Verbindung zu Mitgliedern des Vorstands oder des Aufsichtsrats sowie zu nahen Familienangehörigen dieser Organmitglieder der Mercedes-Benz Group AG oder deren Tochterunternehmen haben.

Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie nahe Familienangehörige dieser Organmitglieder können zugleich Kunden der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Tochterunternehmen sein und Produkte sowie Dienstleistungen erwerben. Sofern solche Geschäftsbeziehungen bestehen, werden sie zu marktüblichen Konditionen abgewickelt.

Angaben zur Vergütung der Organmitglieder sind in [Anmerkung 39](#) enthalten.

D.98

Geschäftsbeziehungen mit nahestehenden Unternehmen

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen und sonstige Erträge ¹		Empfangene Lieferungen und Leistungen und sonstige Aufwendungen ¹		Forderungen und Nutzungsrechte		Verbindlichkeiten	
	2021	2020	2021	2020	31. Dezember ²	2020	31. Dezember ³	2020
in Millionen €								
Assoziierte Unternehmen	15.466	13.826	968	791	6.027	2.946	723	101
davon Daimler Truck ⁴	80	-	123	-	3.426	-	533	-
davon LSHAI	8.465	6.988	535	500	565	713	21	17
davon BBAC	6.573	6.477	294	274	2.007	2.178	168	76
Gemeinschaftsunternehmen	1.737	1.296	872	439	153	273	139	131

¹ Beziehungen des abgespaltenen Daimler Nutzfahrzeuggeschäfts mit nahestehenden Unternehmen sind bis zum 9. Dezember 2021 berücksichtigt.

² Nach Wertberichtigungen von insgesamt 22 Mio. € (70 Mio. € zum 31. Dezember 2020).

³ Einschließlich Verbindlichkeiten für Ausfallrisiken aus Garantien für nahestehende Unternehmen

⁴ Die Daimler Truck Holding AG ist seit dem 10. Dezember 2021 ein nahestehendes Unternehmen der Mercedes-Benz Group.

39. Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Der im Geschäftsjahr erfolgswirksam erfasste Aufwand für die Vergütung der im Jahr 2021 aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats kann Tabelle [D.99](#) entnommen werden.

Die in Tabelle [D.99](#) dargestellten Aufwendungen für Vorstandsbezüge im Zusammenhang mit der variablen Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung resultierten aus der fortlaufenden Bewertung aller zum Bilanzstichtag ausgegebenen und noch nicht fällig gewordenen Performance-Phantom-Share-Pläne (PPSP), also der Pläne 2018 bis 2021, mit dem jeweils beizulegenden Zeitwert zum Bilanzstichtag. Den aktiven Mitgliedern des Vorstands wurden im Jahr 2021 insgesamt 170.670 (2020: 215.743) Stück virtuelle Aktien im Rahmen des PPSP gewährt; der beizulegende Zeitwert dieser virtuellen Aktien zum Zeitpunkt der Gewährung betrug 11,1 (2020: 9,2) Mio. €. Zusätzliche Informationen zur aktienorientierten Vergütung der Vorstandsmitglieder können [Anmerkung 22](#) entnommen werden.

Nach Maßgabe des § 314 Abs. 1 Nr. 6a HGB wurden dem Vorstand somit Gesamtbezüge, ohne Dienstzeitaufwendungen aus Versorgungsansprüchen, von 35,2 (2020: 28,1) Mio. € gewährt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten für ihre Gremientätigkeiten ausschließlich kurzfristig fällige fixe Leistungen, deren Höhe von den im Aufsichtsrat wahrgenommenen Funktionen abhängt. Mit Ausnahme der Vergütung der betrieblichen Arbeitnehmervertreter aus dem jeweiligen Arbeitsverhältnis wurden im Geschäftsjahr 2021 an Aufsichtsratsmitglieder keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen außerhalb der Gremientätigkeit, insbesondere für Beratungs- und Vermittlungsleistungen, gewährt. Die Angabe für 2020 bildet den freiwilligen Verzicht des Aufsichtsrats in Höhe von 20% der festen Vergütung und des Sitzungsgelds im Zeitraum 1. April bis 31. Dezember 2020 ab.

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

Im Jahr 2021 wurden Vorschüsse oder Kredite an Vorstandsmitglieder bzw. Aufsichtsratsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG weder gewährt noch erlassen.

Die im Jahr 2021 gewährten Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder der Mercedes-Benz Group AG und ihrer Hinterbliebenen belaufen sich auf 19,1 (2020: 26,0)

Mio. €. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder des Vorstands sowie ihrer Hinterbliebenen betrugen am 31. Dezember 2021 insgesamt 334,3 (2020: 362,5) Mio. €.

Individualisierte Angaben zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats der Mercedes-Benz Group AG sind im Vergütungsbericht dargestellt.

D.99

Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats

	2021	2020
in Millionen €		
Bezüge des Vorstands		
Fixe Vergütungskomponente (Grundvergütung) ¹	9,1	7,8
Kurzfristig variable Vergütungskomponente (50% des Jahresbonus)	7,5	5,6
Mittelfristig variable Vergütungskomponente (50% des Jahresbonus, »Deferral«)	7,5	5,5
Variable Vergütungskomponente mit langfristiger Anreizwirkung (PPSP)	22,9	7,3
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Dienstzeitaufwand aus Versorgungsansprüchen)	2,1	2,1
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	-	-
Bezüge des Vorstandes	49,1	28,3
Bezüge des Aufsichtsrats ²	6,2	5,5
Gesamt	55,3	33,8

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

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

40. Honorare des Abschlussprüfers

Die Aktionäre der ehemaligen Daimler AG haben in der Hauptversammlung am 31. März 2021 die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer gewählt. Tabelle [D.100](#) zeigt die als Aufwand erfassten Honorare der KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie der Gesellschaften des weltweiten KPMG-Verbunds für die an die Mercedes-Benz Group AG, an die konsolidierten Tochterunternehmen und an die anteilmäßig konsolidierten gemeinschaftlichen Tätigkeiten erbrachten Leistungen. Diese beinhalten auch die bis zum Zeitpunkt der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler Nutzfahrzeuggeschäfts angefallenen Honorare der Gesellschaften des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses.

Die Abschlussprüfungsleistungen betreffen die Prüfung des Konzernabschlusses und der Jahresabschlüsse sowie alle für die Abschlussprüfung erforderlichen Leistungen einschließlich der prüferischen Durchsicht der Zwischenabschlüsse, der Prüfung des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie der projektbegleitenden rechnungslegungsbezogenen IT- und Prozessprüfungen.

Andere Bestätigungsleistungen wurden vor allem für Prüfungen von IT-Systemen und Prozessen, Prüfungen im Zusammenhang mit Compliance Management Systemen oder der Erteilung von Comfort Lettern sowie für Leistungen im Rahmen der Abspaltung und Ausgliederung erbracht.

Die Steuerberatungsleistungen umfassen insbesondere steuerliche Beratungen im Rahmen der Umsatzsteuer.

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

Der Anstieg der Honorare im Vergleich zum Vorjahr ist vor allem auf die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Abspaltung und Ausgliederung zurückzuführen.

D.100**Honorare des Abschlussprüfers**

	2021	2020
in Millionen €		
Abschlussprüfungsleistungen	40	42
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	25	23
Andere Bestätigungsleistungen	19	7
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	17	5
Steuerberatungsleistungen	2	2
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1	-
Sonstige Leistungen	2	1
davon KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft	1	1
	63	52

41. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag**Einbringung Anteile an der Daimler Truck Holding AG in die Pensions-Planvermögen**

Im Januar 2022 wurden rund 5 % der Anteile an der Daimler Truck Holding AG in die inländischen Pensions-Planvermögen eingebracht. 35 % der Anteile waren bis zum Zeitpunkt der Einbringung unter den at-equity bewerteten Finanzinvestitionen ausgewiesen.

Die außerordentliche Dotierung der Pensions-Planvermögen entspricht dem beizulegenden Zeitwert des eingebrachten Vermögens zum Einbringungszeitpunkt und beläuft sich auf 1.309 Mio. €. Die Einbringung der Anteile ist nicht zahlungsmittelwirksam und führt zu einem Ertrag von 56 Mio. € im Ergebnis aus at-equity bewerteten Finanzinvestitionen, das in der Überleitung ausgewiesen wird.

Russland-Ukraine-Krieg

Seit Ende Februar 2022 führt Russland Krieg gegen die Ukraine („Russland-Ukraine-Krieg“). Die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Kriegs stellen ein wertbegründendes Ereignis dar und haben daher keine Auswirkungen auf Ansatz und Bewertung der Vermögenswerte und Schulden zum Abschlussstichtag. Am 2. März 2022 hat die Mercedes-Benz Group entschieden, bis auf Weiteres den Export von Pkw und Vans nach Russland sowie die lokale Fertigung in Russland einzustellen.

Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Jahr 2022 können zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden. Aufgrund der volatilen geopolitischen Lage können die Auswirkungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht quantifiziert werden.

Zum 31. Dezember 2021 wurden Vermögenswerte von rd. 2 Mrd. € in den russischen Tochtergesellschaften bilanziert. Zudem bestehen bei russischen Tochterunternehmen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten von rd. 1 Mrd. €, für die der Konzern eine Globalbürgschaft abgegeben hat.

Die infolge des Russland-Ukraine-Kriegs erhöhten Risiken sind im Risiko- und Chancenbericht beschrieben. Unter anderem erhöhen sich die in der [Anmerkung 34](#) beschriebenen Ausfall-, Länder- und Währungsrisiken. Die erhöhten Länderrisiken umfassen vor allem potenzielle Wertminderungen von Forderungen aus dem Liefer- und Leistungsverkehr sowie von Sachanlagen und Vorräten. Daneben können höhere Risiken insbesondere aus der Zahlungsunfähigkeit von Tochterunternehmen entstehen. Eine potenzielle Enteignung von Vermögenswerten russischer Tochtergesellschaften würde diese Risiken verschärfen. Die Risiken aus dem Russland-Ukraine-Krieg werden fortlaufend überwacht; mögliche Szenarien werden laufend an die aktuelle geopolitische Lage angepasst und analysiert.

Veräußerung von Retail-Aktivitäten in Kanada

Im Jahr 2021 hat der Konzern beschlossen, seine Retail-Aktivitäten in Kanada zu veräußern. Die entsprechenden Vereinbarungen wurden im Dezember 2021 abgeschlossen. Mit Wirksamwerden der Veräußerung im Februar 2022 realisiert der Konzern einen Ertrag in einem mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Bereich, der überwiegend dem Segment Mercedes-Benz Cars zuzuordnen ist. Der Zahlungsmittelzufluss im Konzern wird in der Größenordnung eines niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereichs erwartet. Die entsprechenden Vermögenswerte und Schulden sind zum 31. Dezember 2021 als zur Veräußerung gehalten eingestuft. Aufgrund der untergeordneten Bedeutung für die Vermögenslage der Mercedes-Benz Group erfolgt in der Konzernbilanz kein gesonderter Ausweis der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte von 123 Mio. € und Schulden von 14 Mio. €. Die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umfassen größtenteils Sachanlagen und Vorräte.

42. Zusätzliche Angaben

Deutscher Corporate Governance Kodex

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Mercedes-Benz Group AG haben eine Erklärung gemäß § 161 AktG abgegeben und den Aktionären auf der Internetseite der Mercedes-Benz Group unter group.mercedes-benz.com/dokumente/konzern/corporate-governance/erklaerungen/daimler-entsprechenserklaerung-de-12-2021.pdf dauerhaft zugänglich gemacht.

Anteilsbesitz

In Tabelle [D.101](#) wird der Anteilsbesitz der Mercedes-Benz Group gemäß § 313 Abs. 2 Nr. 1-6 HGB dargestellt. Kooperationen ohne Anteil am Kapital werden grundsätzlich nicht ausgewiesen. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis sowie die Angabe von Beteiligungen im Sinne des § 313 Abs. 2 Nr. 4 HGB unterbleiben, soweit sie nach § 313 Abs. 3 Satz 4 HGB für die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Daimler-Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind. Zudem zeigt die Aufstellung die Tochterunternehmen, die die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Abs. 3 HGB bzw. § 264b HGB in Anspruch nehmen. Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG der befreiende Konzernabschluss. Am 1. Februar 2022 wurde die Daimler AG in die Mercedes-Benz Group AG umfirmiert. Ab diesem Zeitpunkt erfolgen Umfirmierungen weiterer Tochtergesellschaften. In der Anteilsbesitzliste sind die Gesellschaften mit ihrer Firmierung zum 31. Dezember 2021 dargestellt.

D.101

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil % ¹	Fußnote
I. Konsolidierte Tochterunternehmen			
Accumotive GmbH & Co. KG	Kamenz, Deutschland	100,00	5
Athlon Beheer International B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Belgium N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Car Lease International B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Italy S.R.L.	Rom, Italien	100,00	
Athlon Car Lease Nederland B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Athlon Car Lease Portugal, Ida	Oeiras, Portugal	100,00	
Athlon Car Lease Rental Services B.V.	Schiphol, Niederlande	100,00	
Athlon Car Lease Rental Services Belgium N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Car Lease S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	100,00	
Athlon Car Lease Spain, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Athlon France S.A.S.	Le Bourget, Frankreich	100,00	
Athlon Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	
Athlon Mobility Consultancy N.V.	Machelen, Belgien	100,00	
Athlon Mobility Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Athlon Rental Germany GmbH	Düsseldorf, Deutschland	100,00	
Athlon Sweden AB	Malmö, Schweden	100,00	
Athlon Switzerland AG i.L.	Schlieren, Schweiz	100,00	4
Brooklands Estates Management Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
CARS Technik & Logistik GmbH	Wiedemar, Deutschland	100,00	5
CLIDET NO 1048 (Proprietary) Limited	Centurion, Südafrika	100,00	
DA Investments Co. LLC	Wilmington, USA	100,00	
DAF Investments, Ltd.	Wilmington, USA	100,00	
Daimler AG & Co. Anlagenverwaltung OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Daimler Australia/Pacific Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Brand & IP Management GmbH & Co. KG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Canada Finance Inc.	Montreal, Kanada	100,00	
Daimler Capital Services LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Compra y Manufactura Mexico S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Daimler Finance North America LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Financial Services Africa & Asia Pacific Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Daimler Financial Services India Private Limited	Chennai, Indien	100,00	
Daimler Financial Services Investment Company LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Fleet Management GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Fleet Management Singapore Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Daimler Fleet Management South Africa (Pty.) Ltd. i. L.	Centurion, Südafrika	65,00	4
Daimler Fleet Services A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Daimler Greater China Ltd.	Peking, China	100,00	

Konzernabschluss

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil %¹	Fußnote
Daimler Grund Services GmbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	5
Daimler Insurance Agency LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Insurance Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Insurance Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler International Finance B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler International Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler Investments US LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Ladungsträger GmbH	Böblingen, Deutschland	100,00	5
Daimler Mobility & Technology Service Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Mobility AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
DAIMLER MOBILITY AUSTRALIA PTY LTD	Melbourne, Australien	100,00	
Daimler Mobility Services GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	5
Daimler Mobility Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler Nederland Holding B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Daimler North America Corporation	Wilmington, USA	100,00	
Daimler North America Finance Corporation	Newark, USA	100,00	
Daimler Northeast Asia Parts Trading and Services Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Daimler Parts Brand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Re Insurance S.A. Luxembourg	Luxemburg, Luxemburg	100,00	
Daimler Real Estate GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Daimler Retail Receivables LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Daimler South East Asia Pte. Ltd.	Singapur, Singapur	100,00	
Daimler Truck Financial Services Belgium N.V./S.A.	Brüssel, Belgien	100,00	
Daimler Truck Financial Services Italia S.p.A	Rom, Italien	100,00	
Daimler Truck Financial Services Nederland B.V.	Nieuwegein, Niederlande	100,00	
Daimler Trust Holdings LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Daimler Trust Leasing Conduit LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Trust Leasing LLC	Farmington Hills, USA	100,00	
Daimler UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler Vans Hong Kong Limited	Hongkong, China	67,55	
Daimler Vans USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Daimler Verwaltungsgesellschaft für Grundbesitz mbH	Schönefeld, Deutschland	100,00	5
Daimler Vorsorge und Versicherungsdienst GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
EHG Elektroholding GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
FOTIC – MB Leasing No.1 Single Fund Trust	Peking, China	0,00	3
FOTIC – MB Leasing No.2 Single Fund Trust	Peking, China	0,00	3
FOTIC – MB LEASING NO.3 SINGLE FUND TRUST	Peking, China	0,00	3
Friesland Lease B.V.	Drachten, Niederlande	51,11	
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 1 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 2 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7

Konzernabschluss

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil %¹	Fußnote
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 3 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 4 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 5 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 6 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Alpha 7 OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Delta OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Epsilon OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	5, 7
Interleasing Luxembourg S.A.	Windhof, Luxemburg	100,00	
Koppieview Property (Pty) Ltd	Zwartkop, Südafrika	100,00	
LBBW AM – Daimler Re Insurance	Luxemburg, Luxemburg	0,00	3
LBBW AM – MBVEXW	Stuttgart, Deutschland	0,00	3
MBarc Credit Canada Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
MDC Power GmbH	Kölleda, Deutschland	100,00	5
Mercedes AMG High Performance Powertrains Ltd	Brixworth, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes Benz Kamyon Finansman A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes Benz Otomotiv Ticaret ve Hizmetler A.S.	Istanbul, Türkei	66,91	
Mercedes pay GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-AMG GmbH	Affalterbach, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz – Aluguer de Veículos, Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz (China) Ltd.	Peking, China	75,00	
Mercedes-Benz (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Antwerpen N.V.	Antwerpen, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Argentina S.A.U.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Asia GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Assuradeuren B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Australia/Pacific Pty Ltd	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Auto Finance Ltd.	Peking, China	100,00	
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2019-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2020-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2020-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2020-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2021-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Lease Trust 2021-B	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2018-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2019-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2020-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2020-A	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Auto Receivables Trust 2021-1	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Automotive Mobility GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Bank AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Bank GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	

Konzernabschluss

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil %¹	Fußnote
Mercedes-Benz Bank Polska S.A.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Bank Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Bank Service Center GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Banking Service GmbH	Saarbrücken, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Belgium Luxembourg S.A.	Brüssel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Bordeaux S.A.S.	Begles, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Broker Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	99,00	
Mercedes-Benz Broker Biztosítási Alkusz Hungary Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Brooklands Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Canada Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Capital Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Cars & Vans Brasil – Indústria e Comércio De Veículos Ltda.	São Bernardo do Campo, Brasilien	100,00	
Mercedes-Benz Cars UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Compañía Financiera Argentina S.A.	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Connectivity Services GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz CPH A/S	Horsholm, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Credit Pénzügyi Szolgáltató Hungary Zrt.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Customer Solutions GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Dealer Bedrijven B.V.	Den Haag, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Drogenbos N.V.	Drogenbos, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Espana, S.A.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Europa NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz ExTra LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Finance Co., Ltd.	Tokio, Japan	95,11	
Mercedes-Benz Financial Services Australia Pty. Ltd.	Melbourne, Australien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Austria GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services BeLux NV	Brüssel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Canada Corporation	Mississauga, Kanada	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Česká republika s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services España, E.F.C., S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services France S.A.	Montigny-le-Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Hong Kong Ltd.	Hongkong, China	80,00	
Mercedes-Benz Financial Services Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	80,00	
Mercedes-Benz Financial Services Nederland B.V.	Nieuwegein, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Portugal – Sociedade Financeira de Crédito S.A.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Rus OOO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	75,00	

Konzernabschluss

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil %¹	Fußnote
Mercedes-Benz Financial Services South Africa (Pty) Ltd	Centurion, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Sp. zo.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan, China	51,00	
Mercedes-Benz Financial Services UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Financial Services USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Finans Danmark A/S	Kopenhagen, Dänemark	100,00	
Mercedes-Benz Finans Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz Finansal Kiralama Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Finansman Türk A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Formula E Limited	Brackley, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Försäljnings AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz France S.A.S.	Montigny-le Bretonneux, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Grand Prix Ltd.	Brackley, Vereinigtes Königreich	70,00	
Mercedes-Benz Hellas Single-Member S.A.	Kifissia, Griechenland	100,00	
Mercedes-Benz Hong Kong Limited	Hongkong, China	100,00	
Mercedes-Benz India Private Limited	Pune, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Agency (Beijing) Co., Ltd.	Peking, China	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Broker S.R.L.	Voluntari, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Services Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Insurance Services Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan, China	100,00	
Mercedes-Benz Investment Company LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Italia S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Japan Co., Ltd.	Tokio, Japan	100,00	
Mercedes-Benz Korea Limited	Seoul, Südkorea	51,00	
Mercedes-Benz Lease Italia S.r.l.	Trient, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing (Thailand) Co., Ltd.	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd.	Peking, China	65,00	
Mercedes-Benz Leasing Deutschland GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Leasing Hrvatska d.o.o.	Zagreb, Kroatien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing IFN S.A.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Leasing Treuhand GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Ludwigsfelde GmbH	Ludwigsfelde, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Malaysia Sdn. Bhd.	Puchong, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Manhattan, Inc.	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing (Thailand) Limited	Bangkok, Thailand	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Hungary Kft.	Kecskemét, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Poland sp. z o. o.	Jawor, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Master Owner Trust	Wilmington, USA	0,00	3
Mercedes-Benz Mechelen N.V.	Mechelen, Belgien	100,00	

Konzernabschluss

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil %¹	Fußnote
Mercedes-Benz Mexico, S. de R.L. de C.V.	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Mercedes-Benz Mitarbeiter-Fahrzeuge Leasing GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Mobility Korea Ltd.	Seoul, Südkorea	100,00	
Mercedes-Benz Nederland B.V.	Utrecht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz New Zealand Ltd	Auckland, Neuseeland	100,00	
Mercedes-Benz Österreich GmbH	Eugendorf, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Paris SAS	Port-Marly, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics Ibérica, S.L.U.	Azuqueca de Henares, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Parts Manufacturing & Services Ltd.	Shanghai, China	100,00	
Mercedes-Benz Polska Sp. z o.o	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz Portugal, S.A.	Sintra, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz PRAHA s.r.o.	Prag, Tschechische Republik	100,00	
Mercedes-Benz Renting, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Research & Development North America, Inc.	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Retail Belgium NV/SA	Woluwe-Saint-Lambert, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Retail Group UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Retail, S.A.	Madrid, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Retail, Unipessoal Lda.	Mem Martins, Portugal	100,00	
Mercedes-Benz Risk Solutions South Africa (Pty.) Ltd.	Centurion, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Roma S.p.A.	Rom, Italien	100,00	
Mercedes-Benz Romania S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Russia AO	Moskau, Russische Föderation	100,00	
Mercedes-Benz Schweiz AG	Schlieren, Schweiz	100,00	
Mercedes-Benz Service Leasing S.R.L.	Bukarest, Rumänien	100,00	
Mercedes-Benz Services Correduria de Seguros, S.A.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Services Malaysia Sdn Bhd	Selangor, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Servicios S.A.U	Buenos Aires, Argentinien	100,00	
Mercedes-Benz Sigorta Aracilik Hizmetleri A.S.	Istanbul, Türkei	100,00	
Mercedes-Benz Sosnowiec Sp. z o.o.	Sosnowiec, Polen	100,00	
Mercedes-Benz South Africa Ltd	Pretoria, Südafrika	100,00	
Mercedes-Benz Sverige AB	Malmö, Schweden	100,00	
Mercedes-Benz Taiwan Ltd.	Taipeh, Taiwan, China	51,00	
Mercedes-Benz U.S. International, Inc.	Vance, USA	100,00	
Mercedes-Benz Ubezpieczenia Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	
Mercedes-Benz USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Vans UK Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Vans, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Vermögens- und Beteiligungsgesellschaft mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
Mercedes-Benz Versicherung AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Vietnam Ltd.	Ho-Chi-Minh-Stadt, Vietnam	70,00	
Mercedes-Benz Warszawa Sp. z o.o.	Warschau, Polen	100,00	

Konzernabschluss

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil %¹	Fußnote
Mercedes-Benz Waterloo S.A.	Braine-L'Alleud, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Wavre S.A.	Wavre, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Wemmel N.V.	Wemmel, Belgien	100,00	
Mercedes-Benz Wholesale Receivables LLC	Wilmington, USA	100,00	
Multifleet G.I.E	Le Bourget, Frankreich	50,10	7
P.T. Mercedes-Benz Indonesia	Bogor, Indonesien	100,00	
PT Mercedes-Benz Distribution Indonesia	Jakarta, Indonesien	100,00	
Sandown Motor Holdings (Pty) Ltd	Bryanston, Südafrika	100,00	
Silver Arrow Athlon NL 2021-1	Utrecht, Niederlande	0,00	3
Silver Arrow Australia 2019-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Australia Trust 2019-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Australia Trust 2020-1	Melbourne, Australien	0,00	3
Silver Arrow Canada GP Inc.	Mississauga, Kanada	100,00	
Silver Arrow Canada LP	Mississauga, Kanada	100,00	7
SILVER ARROW CHINA 2020-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2021-1 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA 2021-2 RETAIL AUTO LOAN ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
SILVER ARROW CHINA MBLC 2021-2 ASSET BACKED NOTES TRUST	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow China Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2020-1	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow China Mercedes-Benz Leasing Co., Ltd. 2021-1	Peking, China	0,00	3
Silver Arrow France 2020-1	Saint-Denis, Frankreich	0,00	3
Silver Arrow Japan 2021-1	Tokio, Japan	0,00	3
Silver Arrow Korea 2020-1	Seoul, Südkorea	0,00	3
Silver Arrow Lease Facility Trust	Wilmington, USA	0,00	3
Silver Arrow Merfina 2019-1 S.r.l.	Mailand, Italien	0,00	3
Silver Arrow Merfina 2021-1 S.r.l.	Mailand, Italien	0,00	3
Silver Arrow S.A.	Luxemburg, Luxemburg	0,00	3
Star Assembly SRL	Sebes, Rumänien	100,00	
Ucafleet S.A.S	Le Bourget, Frankreich	65,00	
Vierzehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	5
YASA Limited	Kidlington, Vereinigtes Königreich	100,00	
Zuidlease B.V.	Sittard, Niederlande	51,00	

II. Nicht konsolidierte Tochterunternehmen²

Accumotive Verwaltungs-GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00
AEG Olympia Office GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00
Anota Fahrzeug Service- und Vertriebsgesellschaft mbH	Berlin, Deutschland	100,00
Circulo Cerrado S.A. de Ahorro para Fines Determinados	Buenos Aires, Argentinien	68,84
Cúspide GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00
Daimler Brand & IP Management Verwaltung GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00
Daimler Financial Services UK Trustees Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00
Daimler Gastronomie GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00

Konzernabschluss

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil %¹	Fußnote
Daimler Group Services Berlin GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	
Daimler Group Services Madrid, S.A.U.	San Sebastián de los Reyes, Spanien	100,00	
Daimler International Assignment Services USA, LLC	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Pensionsfonds AG	Stuttgart, Deutschland	100,00	6
Daimler Protics GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
Daimler Purchasing Coordination Corp.	Wilmington, USA	100,00	
Daimler Trucks Retail Italia S.r.l.	Rom, Italien	100,00	
Daimler TSS GmbH	Ulm, Deutschland	100,00	
Daimler UK Share Trustee Ltd.	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler UK Trustees Limited	Milton Keynes, Vereinigtes Königreich	100,00	
Daimler Unterstützungskasse GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Dreizehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft DVB mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Lapland Car Test Aktiebolag	Arvidsjaur, Schweden	100,00	
LEONIE DMS DVB GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
LICULAR GmbH	Kuppenheim, Deutschland	100,00	
Li-Tec Battery GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	
MB GTC GmbH Mercedes-Benz Gebrauchtteile Center	Neuhausen auf den Fildern, Deutschland	100,00	
MBition GmbH	Berlin, Deutschland	100,00	
MBition Sofia EOOD	Sofia, Bulgarien	100,00	
Mercedes pay AG	Zug, Schweiz	100,00	
Mercedes pay S.A. – in liquidation	Luxemburg, Luxemburg	100,00	4
Mercedes pay USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Cars Middle East FZE	Dubai, Vereinigte Arabische Emirate	100,00	
Mercedes-Benz Consulting GmbH	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Customer Assistance Center Maastricht N.V.	Maastricht, Niederlande	100,00	
Mercedes-Benz Egypt S.A.E.	Kairo, Ägypten	100,00	
Mercedes-Benz Energy GmbH	Kamenz, Deutschland	100,00	
MERCEDES-BENZ FINANCIAL SERVICES MEXICO S. de R.L. de C.V	Mexiko-Stadt, Mexiko	100,00	
Mercedes-Benz G GmbH	Raaba, Österreich	100,00	
Mercedes-Benz Group Services Phils., Inc.	Cebu City, Philippinen	100,00	
Mercedes-Benz Hungária Kft.	Budapest, Ungarn	100,00	
Mercedes-Benz IDC Europe S.A.S.	Valbonne, Frankreich	100,00	
Mercedes-Benz Logistics and Distribution Egypt LLC	Kairo, Ägypten	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing and Import Egypt	Kairo, Ägypten	100,00	
Mercedes-Benz Manufacturing Rus Ltd	Moskau, Russische Föderation	80,00	
Mercedes-Benz Motorsport Limited	Brackley, Vereinigtes Königreich	100,00	
Mercedes-Benz Museum GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz OD GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz Parts Logistics Asia Pacific Sdn. Bhd.	Puchong, Malaysia	100,00	
Mercedes-Benz Research & Development Tel Aviv Ltd.	Tel Aviv, Israel	100,00	
Mercedes-Benz Research and Development India Private Limited	Bangalore, Indien	100,00	
Mercedes-Benz Slovakia s.r.o.	Bratislava, Slowakei	100,00	

Konzernabschluss

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil % ¹	Fußnote
Mercedes-Benz Subscription Services USA LLC	Wilmington, USA	100,00	
Mercedes-Benz Vans Mobility, S.L.U.	Alcobendas, Spanien	100,00	
Mercedes-Benz Venezuela S.A.	Valencia, Venezuela	100,00	
Mercedes-Benz.io GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Mercedes-Benz.io Portugal Unipessoal Lda.	Lissabon, Portugal	100,00	
Montajes y Estampaciones Metálicas, S.L.	Esparraguera, Spanien	51,00	
NAG Nationale Automobil-Gesellschaft Aktiengesellschaft	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Porcher & Meffert Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Stuttgart OHG	Schönefeld, Deutschland	100,00	7
Power Supply Systems GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
R.T.C. Management Company Limited	Banbury, Vereinigtes Königreich	88,89	
Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
SMART MOBILITY PTE. LTD.	Singapur, Singapur	100,00	
Star Transmission srl	Cugir, Rumänien	100,00	
STARKOM, proizvodnja in trgovina d.o.o.	Maribor, Slowenien	100,00	
Vierte Vermögensverwaltung PV GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
YASA Automotive Limited	Kidlington, Vereinigtes Königreich	100,00	
YASA Marine Limited	Kidlington, Vereinigtes Königreich	100,00	
YASA Motors Limited	Kidlington, Vereinigtes Königreich	100,00	
Zweite Vermögensverwaltung PV GmbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
Zweite Vermögensverwaltungsgesellschaft Zeus mbH	Stuttgart, Deutschland	100,00	
III. Anteilmäßig konsolidierte gemeinschaftliche Tätigkeiten			
Cooperation Manufacturing Plant Aguascalientes, S.A.P.I de C.V.	Aguascalientes, Mexiko	54,01	
IV. At-equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen			
Enbase Power GmbH	München, Deutschland	25,10	
Fujian Benz Automotive Co., Ltd.	Fuzhou, China	50,00	
IONITY Holding GmbH & Co. KG	München, Deutschland	20,00	
MB Service Japan Co., Ltd.	Hitachi, Japan	33,40	
Movinx GmbH	Berlin, Deutschland	50,00	
Shenzhen DENZA New Energy Automotive Co. Ltd.	Shenzhen, China	50,00	
smart Automobile Co., Ltd.	Ningbo, China	50,00	
Wei Xing Tech. Co., Ltd.	Hangzhou, China	50,00	
YOUR NOW Holding GmbH	München, Deutschland	50,00	
V. At-equity bewertete assoziierte Unternehmen			
BAIC Motor Corporation Ltd.	Peking, China	9,55	
Beijing Benz Automotive Co., Ltd.	Peking, China	49,00	
Blacklane GmbH	Berlin, Deutschland	29,17	
Bolt Technology OÜ	Tallinn, Estland	7,45	
Daimler Truck Holding AG	Leinfelden-Echterdingen, Deutschland	35,00	
LSH Auto International Limited	Hongkong, China	15,00	

Konzernabschluss

Name der Gesellschaft	Sitz, Land/Region	Kapital- anteil % ¹	Fußnote
Mobility Trader Holding GmbH	Berlin, Deutschland	9,18	
RS Holdings Inc.	Wilmington, USA	65,32	
There Holding B.V.	Rijswijk, Niederlande	29,74	
Verimi GmbH	Berlin, Deutschland	2,60	
Wagenplan B.V.	Almere, Niederlande	50,00	

VI. Zu (fortgeführten) Anschaffungskosten bilanzierte gemeinschaftliche Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen, assoziierte Unternehmen und wesentliche sonstige Beteiligungen²

AFCC Automotive Fuel Cell Cooperation Corp.	Burnaby, Kanada	50,10	4
Aston Martin Lagonda Global Holdings Plc	Gaydon, Vereinigtes Königreich	11,69	
BDF IP Holdings Ltd.	Burnaby, Kanada	33,00	
Beijing Mercedes-Benz Sales Service Co., Ltd.	Peking, China	51,00	
carwow Ltd.	London, Vereinigtes Königreich	5,08	
Earlybird DWES Fund VI GmbH & Co. KG	München, Deutschland	6,45	
Esslinger Wohnungsbau GmbH	Esslingen am Neckar, Deutschland	26,57	
European Center for Information and Communication Technologies – EICT GmbH	Berlin, Deutschland	25,00	
Factorial Inc.	Woodbury, USA	9,56	
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG	Berlin, Deutschland	18,37	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 1 OHG	Schönefeld, Deutschland	10,10	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 2 OHG	Schönefeld, Deutschland	10,10	7
Grundstücksverwaltungsgesellschaft EvoBus GmbH & Co. OHG	Schönefeld, Deutschland	10,10	7
hap2U SAS	Pontcharra, Frankreich	34,59	
KAMAZ PAO	Naberezhnye Chelny, Russische Föderation	15,00	
PDB – Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR	Ingolstadt, Deutschland	20,00	7
Sila Nanotechnologies Inc.	Dover, USA	8,96	
SK Gaming Beteiligungs GmbH	Köln, Deutschland	33,33	
smart-BRABUS GmbH	Bottrop, Deutschland	50,00	
STARCAM s.r.o.	Most, Tschechische Republik	51,00	
The Mobility House AG	Zürich, Schweiz	11,07	
VfB Stuttgart 1893 AG	Stuttgart, Deutschland	11,75	
Volocopter GmbH	Bruchsal, Deutschland	6,48	
what3words Ltd.	London, Vereinigtes Königreich	8,25	

1 Beteiligung gemäß § 16 AktG

2 Für die Bilanzierung von nicht konsolidierten Tochterunternehmen, gemeinschaftlichen Tätigkeiten, Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen verweisen wir auf Anmerkung 1 im Anhang.

3 Beherrschender Einfluss durch wirtschaftliche Umstände

4 In Liquidation

5 Inanspruchnahme der Befreiung gemäß § 264 Abs. 3 bzw. § 264b HGB

6 Beherrschender Einfluss auf die Anlage der Vermögenswerte. Keine Konsolidierung der Vermögenswerte aufgrund vertraglicher Gestaltung.

7 Die Mercedes-Benz Group AG oder ein bzw. mehrere andere in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen sind unbeschränkt haftende Gesellschafter.

Die Mercedes-Benz Group AG oder ein bzw. mehrere andere in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen sind zudem unbeschränkt haftende Gesellschafter für:

Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 3 OHG, Schönefeld (Deutschland)

Grundstücksverwaltungsgesellschaft Daimler AG & Co. Gamma 4 OHG, Schönefeld (Deutschland)



WEITERE INFORMATIONEN

WEITERE INFORMATIONEN

- 329 Versicherung der gesetzlichen Vertreter**
- 330 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers**
- 345 Kennzahlen Mercedes-Benz Group**
- 346 Kennzahlen Geschäftsfelder**
- 347 Informationen im Internet**

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

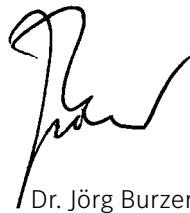
Wir versichern, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss nach bestem Wissen ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Mercedes-Benz Group AG zusammengefasst ist, nach bestem Wissen der Geschäftsverlauf einschließlich

des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

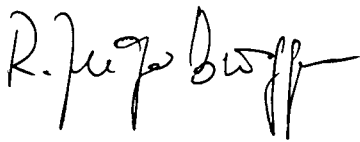
Stuttgart, den 10. März 2022



Ola Källenius



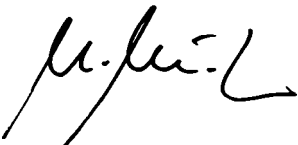
Dr. Jörg Burzer



Renata Jungo Brüngger



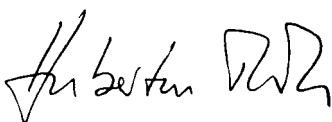
Sabine Kohleisen



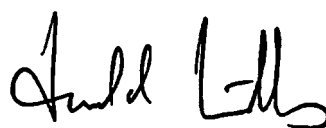
Markus Schäfer



Britta Seeger



Hubertus Troska



Harald Wilhelm

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Mercedes-Benz Group AG (bis 1. Februar 2022 Daimler AG), Stuttgart

Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Mercedes-Benz Group AG, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2021, der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, der Konzern-Gesamtergebnisrechnung, der Entwicklung des Konzern-Eigenkapitals und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021, sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Mercedes-Benz Group AG zusammengefasst ist (zusammengefasster Lagebericht), einschließlich der zusammengefassten Nichtfinanziellen Erklärung nach §§ 289b Abs. 1, 289c, 315b Abs. 1, 315c HGB für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 geprüft. Die im Abschnitt »Sonstige Informationen« unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2021 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 und
- vermittelt der beigefügte zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser zusammengefasste Lagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt »Sonstige Informationen« genannten Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts. Der zusammengefasste Lagebericht enthält als ungeprüft gekennzeichnete, nicht vom Gesetz vorgesehene Querverweise. Unser Prüfungsurteil erstreckt sich nicht auf diese Querverweise sowie die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden »EU-APrVO«) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Die Prüfung des Konzernabschlusses haben wir unter ergänzender Beachtung der International Standards on Auditing (ISA) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften, Grundsätzen und Standards ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Art. 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Art. 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht zu dienen.

Hinweis zur Hervorhebung eines Sachverhalts

Wir verweisen auf die Ausführungen der gesetzlichen Vertreter in Abschnitt »EU-Taxonomie« der in Abschnitt »Nichtfinanzielle Erklärung« des zusammengefassten Lageberichts enthaltenen zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung nach §§ 289b Abs. 1, 289c, 315b Abs. 1, 315c HGB. Dort wird beschrieben, dass die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte Formulierungen und Begriffe enthalten, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Die gesetzlichen Vertreter legen dar, wie sie die erforderlichen Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte vorgenommen haben. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe ausgelegt werden können, ist die

Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheit behaftet. Unser Prüfungsurteil zum zusammengefassten Lagebericht ist diesbezüglich nicht modifiziert.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Die bilanziellen und erfolgsrechnerischen Auswirkungen der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts

Zur Sachverhaltsbeschreibung verweisen wir auf den Konzernanhang im Abschnitt »Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts«. Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in [Anmerkung 1](#) »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« sowie in [Anmerkung 2](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den bilanziellen Auswirkungen der Entkonsolidierung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts sowie der Darstellung des Geschäftsbereichs Daimler Trucks & Buses als aufgegebenen Aktivität finden sich analog im Konzernanhang insbesondere in [Anmerkung 3](#) »Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die Mercedes-Benz Group AG (bis 1. Februar 2022 Daimler AG) als übertragender Rechtsträger hat am 6. August 2021 einen Abspaltungs- und Ausgliederungsvertrag (Spaltungsvertrag) mit der Daimler Truck Holding AG als übernehmender Rechtsträger geschlossen. In diesem Vertrag werden verschiedene im Geschäftsjahr durchgeführte umwandlungsrechtliche und sonstige Transaktionen im Zusammenhang mit den wesentlichen Bestandteilen des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses einschließlich des dazugehörigen

Finanzdienstleistungsgeschäfts (im Folgenden zusammen: Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft) zwischen den Parteien vereinbart.

Bis zum Wirksamwerden der Transaktionen wurden wesentliche Bestandteile des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses als aufgegebene Aktivität dargestellt. Mit Wirksamwerden der Transaktion wurden das Daimler-Nutzfahrzeuggeschäft entkonsolidiert und die verbleibende Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG nach der Equity-Methode in den Konzern einbezogen. Die Mercedes-Benz Group weist für das Geschäftsjahr 2021 einen Gewinn aus aufgegebenen Aktivitäten nach Steuern in Höhe von Mio. € 12.346 aus.

Die Zugangsbewertung der Beteiligung an der Daimler Truck Holding AG erfolgte zum beizulegenden Zeitwert in Höhe von Mio. € 8.752. Der beizulegende Zeitwert wurde durch einen externen Sachverständigen ermittelt.

Der beizulegende Zeitwert des Erstansatzes wurde anschließend im Rahmen einer Kaufpreisallokation in einer Nebenrechnung mit den im at-equity-Buchwert abgebildeten anteiligen Vermögenswerten und Schulden aufgerechnet. Für die Durchführung der Kaufpreisallokation hat die Mercedes-Benz Group AG einen externen Sachverständigen hinzugezogen.

Der den Transaktionen zugrunde liegende Vertrag ist komplex.

Die Klassifizierung und damit der Ausweis der wesentlichen Bestandteile des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses als aufgegebene Aktivitäten gemäß IFRS 5 ist komplex.

Die Wertermittlung zur erstmaligen Erfassung der at-equity-Beteiligung zum beizulegenden Zeitwert sowie für die Kaufpreisallokation im Zuge der erstmaligen at-equity Bewertung sind komplex und basieren auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen. Die wesentlichen Annahmen betreffen erwartete Umsatz- und Margenentwicklung, die herangezogenen Lizenzraten sowie die Kapitalkosten.

Es besteht das Risiko für den Konzernabschluss, dass die aufgegebene Aktivität nicht sachgerecht klassifiziert wurde und damit der Ausweis als aufgegebene

Aktivitäten in der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung fehlerhaft ist sowie die nach IFRS 5 geforderten Angaben im Konzernanhang nicht ausreichend detailliert und sachgerecht sind. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass die Bewertung der erstmaligen Erfassung der at-equity Beteiligung im Konzernabschluss nicht angemessen ist. Zudem besteht das Risiko, dass die Kaufpreisallokation im Zuge der erstmaligen at-equity Bewertung nicht sachgerecht ist.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Zunächst haben wir die im Spaltungsvertrag getroffenen Vereinbarungen, insbesondere zur Behandlung beim übertragenden Rechtsträger, gewürdigt und ein Verständnis über die einzelnen Transaktionen sowie die bilanzielle und erfolgsrechnerische Abbildung der Gesamttransaktion erlangt.

Im Rahmen der Prüfung haben wir die bilanziellen und erfolgsrechnerischen Effekte aus den im Spaltungsvertrag normierten Maßnahmen nachvollzogen. In diesem Zusammenhang haben wir auch die rechtliche Durchführung der Abspaltung und Ausgliederung dahingehend gewürdigt, ob die umwandlungs- und aktienrechtlichen Voraussetzungen der Abspaltung und Ausgliederung erfüllt wurden.

Wir haben darüber hinaus beurteilt, ob die Klassifizierung der wesentlichen Bestandteile des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses als aufgegebene Aktivität gemäß IFRS 5 zutreffend erfolgt ist. Dazu haben wir Befragungen der gesetzlichen Vertreter durchgeführt und die interne und externe Berichterstattung im Kontext der Klassifizierungskriterien des IFRS 5 beurteilt. Außerdem haben wir gewürdigt, ob die Zuordnung der Erträge und Aufwendungen zur aufgegebenen Aktivität korrekt vorgenommen wurde.

Darüber hinaus haben wir unter Einbezug unserer Bewertungsspezialisten die Angemessenheit des Erstansatzes der at-equity-Bewertung zum Transaktionszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert, die Angemessenheit der Kaufpreisallokation im Zuge der erstmaligen at-equity-Bewertung sowie die wesentlichen Annahmen und Daten sowie die Bewertungsmethoden des externen Sachverständigen, dessen Gutachten der Erfassung zugrunde lag, beurteilt.

Wir haben die fachliche Kompetenz, Fähigkeiten, Objektivität und Arbeitsergebnisse des von der Mercedes-Benz Group AG beauftragten Sachverständigen beurteilt.

Für die Beurteilung der Angemessenheit der Bewertung der erstmaligen Erfassung der at-equity-Beteiligung sowie der Kaufpreisallokation haben wir zunächst analysiert, ob die verwendeten Bewertungsmethoden in Einklang mit den Rechnungslegungsvorschriften stehen. Anschließend haben wir unter Einbezug unserer Bewertungsspezialisten die wesentlichen verwendeten Bewertungsannahmen beurteilt. Dazu haben wir die erwarteten Zahlungsströme sowie die unterstellten langfristigen Wachstumsraten mit den Planungsverantwortlichen erörtert. Außerdem haben wir Abstimmungen mit anderen intern verfügbaren Prognosen, z. B. für steuerliche Zwecke, und dem von den gesetzlichen Vertretern erstellten und vom Aufsichtsrat genehmigten Budget vorgenommen. Darüber hinaus haben wir die Konsistenz der Annahmen mit externen branchenspezifischen und allgemeinen Markteinschätzungen beurteilt.

Die zur Bewertung von immateriellen Vermögenswerten herangezogenen Lizenzraten haben wir mit Referenzwerten aus einschlägigen Datenbanken verglichen.

Die dem Kapitalisierungszinssatz zugrunde liegenden Annahmen und Daten, insbesondere den risikofreien Zinssatz, die Marktrisikoprämie und den Betafaktor, haben wir mit eigenen Annahmen und öffentlich verfügbaren Daten verglichen. Um der bestehenden Prognoseunsicherheit Rechnung zu tragen, haben wir darüber hinaus die Auswirkungen möglicher Veränderungen des Kapitalisierungszinssatzes, der erwarteten Zahlungsströme bzw. der langfristigen Wachstumsrate auf den beizulegenden Wert untersucht, indem wir alternative Szenarien berechnet und mit den Bewertungsergebnissen der Gesellschaft verglichen haben (Sensitivitätsanalyse). Zur Sicherstellung der rechnerischen Richtigkeit der verwendeten Bewertungsmethode haben wir die Berechnungen der Gesellschaft auf Basis risikoorientiert ausgewählter Elemente nachvollzogen.

Zudem haben wir die Darstellung der aufgegebenen Aktivitäten in der Gewinn- und Verlustrechnung nachvollzogen. Schließlich haben wir beurteilt, ob die Konzernanhangangaben zur Abspaltung und Ausgliederung, einschließlich der Darstellung als auf-gegebene Aktivität, sowie der weiteren im Spaltungsvertrag vorgesehenen Maßnahmen im Konzernanhang der Mercedes-Benz Group AG ausreichend detailliert und sachgerecht sind.

Unsere Schlussfolgerungen

Die Klassifizierung der wesentlichen Bestandteile des bisherigen Segments Daimler Trucks & Buses als aufgegebene Aktivität gemäß IFRS 5 ist sachgerecht.

Die der erstmaligen at-equity-Bewertung sowie der Wertfindung zur Kaufpreisallokation der zurückbehaltenen Anteile an der Daimler Truck Holding AG zugrunde liegenden Bewertungsmethoden sind sachgerecht und stehen im Einklang mit den anzuwendenden Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen.

Die wesentlichen Annahmen und Daten für die Bewertung und die anschließende Kaufpreisallokation sind angemessen.

Das der Abbildung der bilanziellen Auswirkungen des Spaltungsvertrags zwischen der Mercedes-Benz Group AG und der Daimler Truck Holding AG zugrunde liegende Vorgehen ist sachgerecht und steht im Einklang mit den anzuwendenden Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen.

Die nach den IFRS geforderten Angaben zum Ausweis als nicht fortgeführte Aktivitäten sowie die Angaben zur Abspaltung und Ausgliederung im Konzernanhang sind ausreichend detailliert und sachgerecht.

Das Wertminderungsrisiko von Operating-Lease-Verträgen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in [Anmerkung 1](#) »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« sowie in [Anmerkung 2](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Operating-Lease-Verträgen finden sich im Konzernanhang in [Anmerkung 13](#) »Vermietete Gegenstände« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Umfeld- und Branchenrisiken und -chancen«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Der Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« (Mio. € 44.471) umfasst unter anderem Mercedes-Benz Personenkraftwagen, die von konzernunabhängigen Händlern oder anderen Dritten erworben wurden und Gegenstand eines Operating-Lease-Vertrags mit der Mercedes-Benz Group sind. Hinsichtlich dieser Fahrzeuge besteht ein Wertminderungsrisiko, das primär von der Höhe des zum Leasingende erzielbaren Restwerts abhängig ist. Diese zukünftigen Restwerte sind von den Verhältnissen auf den Gebrauchtfahrzeugmärkten bei Rückgabe der Fahrzeuge abhängig. Die zukunftsgerichtete Bewertung beruht auf einer Reihe ermessensbehafteter Annahmen. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass etwaige Wertminderungen nicht oder nicht in ausreichender Höhe berücksichtigt werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben die Werthaltigkeit dieser extern erworbenen Mercedes-Benz Personenkraftwagen im Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« geprüft. Wir haben die durch den Konzern angenommenen Anhaltspunkte für einen Wertminderungsbedarf untersucht und beurteilt sowie bei Notwendigkeit die von der Mercedes-Benz Group ermittelten Abwertungen nachvollzogen. Wir haben die Einschätzung der Mercedes-Benz Group hinsichtlich der zum Laufzeitende der Leasingverhältnisse erzielbaren Restwerte gewürdigt. In diesem Zusammenhang haben wir uns insbesondere mit den wesentlichen Einflussfaktoren, wie der erwarteten Anzahl der Leasing-Rückläufer, aktuellen Vermarktungsergebnissen zur Beurteilung der Schätzgenauigkeit und zukünftigen Fahrzeug-Modellwechseln kritisch auseinandergesetzt. Des Weiteren haben wir auch für wesentliche Märkte die Konsistenz der von der Mercedes-Benz Group getroffenen Annahmen mit Restwertprognosen sachverständiger Dritter geprüft.

Unsere Schlussfolgerungen

Die der Beurteilung der Werthaltigkeit der extern erworbenen Mercedes-Benz Personenkraftwagen im Bilanzposten »Vermietete Gegenstände« zugrunde liegenden Annahmen und Ermessensentscheidungen sowie die erfassten Wertminderungsaufwendungen sind sachgerecht.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden verweisen wir auf den Konzernanhang in [Anmerkung 2](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen finden sich im Konzernanhang in [Anmerkung 1](#) »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze«, in [Anmerkung 15](#) »Forderungen aus Finanzdienstleistungen«, in [Anmerkung 34](#) »Management von Finanzrisiken« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Finanzwirtschaftliche Risiken und Chancen«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die aus den Finanzierungs- und Leasingaktivitäten des Konzerns entstandenen Forderungen aus Finanzdienstleistungen (Mio. € 80.625) setzen sich aus Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Endkunden, Forderungen aus der Absatzfinanzierung mit Händlern sowie Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zusammen. Zum Bilanzstichtag beträgt der Bestand an Wertberichtigungen auf diese Forderungen Mio. € 959.

Die Ermittlung von Wertberichtigungen basiert auf erwarteten Kreditverlusten und bezieht somit auch Erwartungen über die Zukunft mit ein. Der Ansatz der erwarteten Kreditverluste erfolgt durch ein dreistufiges Verfahren zur Bestimmung von Wertberichtigungen. Hierbei werden verschiedene wertbestimmende Faktoren berücksichtigt, wie zum Beispiel die Bestimmung statistischer Ausfallwahrscheinlichkeiten und Verlustquoten, der mögliche Forderungsbetrag bei Ausfall, die Stufentransferkriterien, die sich auf eine signifikante Veränderung des Ausfallrisikos von Kreditnehmern beziehen, sowie die Ermittlung zukünftiger Zahlungsströme. Weiterhin fließen makroökonomische Szenarien (Basisszenario, optimistisches und pessimistisches Szenario), die auch die Covid-19-Effekte beinhalten, in die Berechnung ein, deren Ermittlung in hohem Maße Ermessensentscheidungen und Unsicherheiten beinhaltet. Weitere externe Informationen, zum Beispiel im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie, die nicht über die Szenarien abgebildet werden können, werden – soweit erforderlich – durch nachgelagerte

Anpassungen in die Bewertung mit einbezogen. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Bonität der Kunden und zukünftige Zahlungsströme nicht richtig eingeschätzt werden oder die Ermittlung der Risikovorsorgeparameter fehlerhaft erfolgt und damit Wertberichtigungen nicht oder nicht in ausreichender Höhe berücksichtigt werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Wir haben durch Einsichtnahme in Auswertungen und Risikoberichte, Befragungen, Durchsicht von Richtlinien und Arbeitsanweisungen, Überprüfung der definierten Methoden und deren Umsetzung sowie die Überprüfung und den Nachvollzug der Validierungskonzeption und Validierungsreports in Einzelfällen ein umfassendes Verständnis der Entwicklung der Portfolien, der damit verbundenen adressenausfallbezogenen Risiken und der Prozesse zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Kreditrisiken erlangt.

Wir haben die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsystems in Bezug auf die Risikoklassifizierungsverfahren und Risikomodelle sowie die Ermittlung der wertbestimmenden Faktoren und der Wertberichtigungen auch durch Nachrechnung geprüft. Dazu haben wir auch die relevanten IT-Systeme und internen Abläufe beurteilt. Die Prüfung umfasste neben der Ordnungsmäßigkeit der betroffenen IT-Systeme und zugehörigen Schnittstellen zur Sicherstellung der

Vollständigkeit und Richtigkeit der Daten durch unsere IT-Spezialisten auch die Prüfung von automatisierten Kontrollen zur Dateneingabe und Datenverarbeitung. Schwerpunkt unserer Prüfung war die Beurteilung des methodischen Vorgehens bei der Bestimmung der Risikoklassen und der Ermittlung der Ausfallwahrscheinlichkeiten sowie Verlustquoten, die aus historischen Daten abgeleitet werden. Die Auswirkungen von Covid-19 haben wir im Rahmen der Prüfung der makroökonomischen Szenarien sowie der nachgelagerten Anpassungen berücksichtigt. Dies haben wir anhand risikoorientiert ausgewählter Kreditportfolien nachvollzogen. Wir haben uns unter Zugrundelegung der Ergebnisse einer von Mercedes-Benz Mobility durchgeführten Validierung von der Angemessenheit wesentlicher Risikovorsorgeparameter überzeugt und die vorgenommenen Parameteranpassungen an aktuelle Marktgegebenheiten beurteilt. In diesem Zusammenhang haben wir die den Validierungen zugrunde liegenden Daten im Rahmen einer bewussten Auswahl geprüft.

Unsere Schlussfolgerungen

Das methodische Vorgehen, die Verfahren und Prozesse zur Ermittlung der Wertberichtigungen sowie die in die Bewertung einfließenden Annahmen und Risikoparameter sind angemessen, um Kreditrisiken frühzeitig zu erkennen und Wertberichtigungen in ausreichender Höhe zu bestimmen.

Die Bewertung der Rückstellung für Produktgarantien

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf den Konzernanhang in [Anmerkung 1](#) »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze« sowie [Anmerkung 2](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den Produktgarantien finden sich im Konzernanhang in [Anmerkung 24](#) »Rückstellungen für sonstige Risiken« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Unternehmensspezifische Risiken und Chancen – Garantie- und Kulanzfälle«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die Rückstellung für Produktgarantien beträgt Mio. € 6.786 und ist in den Rückstellungen für sonstige Risiken enthalten.

Die Mercedes-Benz Group sieht sich Ansprüchen aus verschiedenen Arten von Produktgewährleistungen gegenüber beziehungsweise gewährt verschiedene Arten von Produktgarantien, mit denen für die mangelfreie Funktion eines verkauften Mercedes-Benz Group-Produktes oder einer erbrachten Dienstleistung für einen bestimmten Zeitraum eingestanden wird. Zur Bestätigung beziehungsweise Neueinschätzung zukünftiger Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzaufwendungen werden laufend aktualisierte Informationen über Art und Volumen aufgetretener Schäden sowie deren Behebung auf Ebene von Geschäftsbereich, Baureihe, Schadenschlüssel und Absatzjahr erfasst und ausgewertet.

Wesentliche Schätzunsicherheiten bei der Ermittlung der Rückstellungshöhe bestehen hinsichtlich des künftigen Schadensgeschehens. Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Rückstellung nicht sachgerecht bewertet ist.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Unsere Prüfungshandlungen umfassten unter anderem die Würdigung des Prozesses zur Ermittlung der Rückstellung für Produktgarantien sowie die Würdigung der für die Bewertung der Rückstellung maßgeblichen Annahmen sowie deren Herleitung. Hierzu zählen im Wesentlichen Annahmen zu erwarteten Schadensanfälligkeiten und -verläufen sowie zu dem wertmäßigen Schaden pro Fahrzeug anhand der tatsächlich angefallenen Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzschäden. Anhand von Vergangenheitsanalysen haben wir eine Beurteilung der Prognosegenauigkeit bisheriger Gewährleistungs-, Garantie- und Kulanzkosten vorgenommen. Daneben prüften wir, dass aktualisierte Einschätzungen zukünftiger Reparaturkosten und -verfahren berücksichtigt wurden. Das zugrunde liegende Mengengerüst an Fahrzeugen haben wir über den tatsächlichen Absatz nachvollzogen.

Unsere Schlussfolgerungen

Die Ermittlungsmethode sowie die getroffenen Annahmen sind sachgerecht.

Die bilanzielle Abbildung von rechtlichen Verfahren

Zu den angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf den Konzernanhang in [Anmerkung 1](#) »Wesentliche Rechnungslegungsgrundsätze«, [Anmerkung 2](#) »Schätzungen und Ermessensentscheidungen des Managements im Rahmen der Rechnungslegung«. Weitere Angaben zu den rechtlichen Verfahren finden sich im Konzernanhang [Anmerkung 24](#) »Rückstellungen für sonstige Risiken«, [Anmerkung 31](#) »Rechtliche Verfahren« sowie im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt »Rechtliche und steuerliche Risiken und Chancen – Rechtliche Risiken«.

Das Risiko für den Konzernabschluss

Die Mercedes-Benz Group AG und ihre Tochterunternehmen sind mit verschiedenen Gerichtsverfahren, Ansprüchen sowie behördlichen Untersuchungen und Anordnungen (rechtliche Verfahren) konfrontiert, die eine Vielzahl an Themen betreffen. Diese umfassen zum Beispiel Fahrzeugsicherheit, Emissionen, Kraftstoffverbrauch, Finanzdienstleistungen, Händler-, Lieferanten- und weitere Vertragsbeziehungen, gewerblichen Rechtsschutz, Gewährleistungsansprüche, Umweltverfahren, kartellrechtliche Verfahren (einschließlich Schadensersatzklagen) sowie Investorenklagen. In produktbezogenen Verfahren geht es um teilweise im Wege einer Sammelklage geltend gemachte Ansprüche wegen möglicher Mängel bestimmter Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge. Soweit solche rechtlichen Verfahren zum Nachteil der Mercedes-Benz Group ausgehen oder vergleichsweise beigelegt werden, können sich hieraus erhebliche Schadens- sowie Strafschadensersatzzahlungen oder Bußgelder ergeben. Des Weiteren können Nachbesserungsarbeiten, Rückrufaktionen und sonstige kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden.

Ob aufgrund eines rechtlichen Verfahrens die Passivierung einer Rückstellung erforderlich ist oder eine Eventualverbindlichkeit aufzunehmen ist und ggf. in welcher Höhe, ist in hohem Maße durch ermessensabhängige Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter geprägt. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der betragsmäßigen Höhe der Risiken sind die

nachfolgenden rechtlichen Verfahren der Mercedes-Benz Group aus unserer Sicht von besonderer Bedeutung.

a) Diesel-Emissionsverhalten: Verbraucherklagen und sonstige Klagen in den USA, in Kanada, in Deutschland und weiteren Staaten im zusammengefassten Segment Mercedes-Benz Cars & Vans.

In Sammelklagen in verschiedenen Jurisdiktionen, wie unter anderem USA, Kanada oder den Niederlanden, wird gegen die Mercedes-Benz Group AG und einzelne Tochtergesellschaften der Vorwurf erhoben, dass in Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen Vorrichtungen verwendet worden seien, die in unzulässiger Weise die Wirkung von Emissionskontrollsystemen zur Verringerung des Stickstoffoxid- (NO_x-) Ausstoßes vermindern und überhöhte Emissionswerte verursachen. Zudem behaupten die Kläger, dass Verbraucher in Zusammenhang mit der Bewerbung von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen bewusst getäuscht worden seien.

In Deutschland hat eine Vielzahl an Kunden von Mercedes-Benz Dieselfahrzeugen Klagen auf Schadensersatz oder Rückabwicklung von Kaufverträgen eingereicht. Sie tragen vor, dass die Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet seien und/oder unzulässig hohe Emissions- oder Verbrauchswerte aufwiesen.

Darüber hinaus haben Anleger Klagen in Deutschland wegen der angeblichen Verletzung von Publizitätsvorschriften erhoben. Die Anleger behaupten dabei unter anderem, dass die Mercedes-Benz Group Insiderinformationen im Zusammenhang mit dem Emissionsverhalten ihrer Mercedes-Benz Dieselfahrzeuge nicht unverzüglich veröffentlicht und zudem falsche und irreführende öffentliche Angaben gemacht habe. Sie tragen weiter vor, der Kaufpreis der von ihnen erworbenen Finanzinstrumente der Mercedes-Benz Group AG (insbesondere Aktien) wäre niedriger gewesen, wenn die Mercedes-Benz Group AG pflichtgemäß berichtet hätte.

b) Diesel-Emissionsverhalten: Behördliche Verfahren im zusammengefassten Segment Mercedes-Benz Cars & Vans.

Verschiedene Behörden und Institutionen weltweit gehen aktiv in Form von Anfragen, Untersuchungen, Verfahren und/oder Anordnungen auf die Mercedes-Benz Group zu. Diese Aktivitäten beziehen sich insbesondere auf Testergebnisse und Emissionskontrollsysteme in Mercedes-Benz-Dieselfahrzeugen und/oder die Interaktionen der Mercedes-Benz Group mit den entsprechenden Behörden sowie damit zusammenhängende rechtliche Fragen und Implikationen, beispielsweise auch nach geltendem Umwelt-, Straf-, Verbraucherschutz- und Kartellrecht.

Die Mercedes-Benz Group hat zum 31. Dezember 2021 Rückstellungen für rechtliche Verfahren gebildet. Voraussetzung für den Ansatz von Rückstellungen für rechtliche Verfahren ist, dass eine gegenwärtige Außenverpflichtung besteht, die wahrscheinlich zum Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen führt und verlässlich geschätzt werden kann. Die Höhe der Rückstellungen bestimmt sich dabei nach der bestmöglichen Schätzung der Verpflichtung zum Bilanzstichtag. Ansatz und Bewertung der angesetzten Rückstellungen für die rechtlichen Verfahren beruhen auf ermessensabhängigen Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter.

Es besteht das Risiko für den Abschluss, dass die Rückstellungen für die rechtlichen Verfahren nicht oder nicht in ausreichendem Maße gebildet werden.

Unsere Vorgehensweise in der Prüfung

Unsere Prüfungshandlungen umfassten zum einen eine Beurteilung des von der Gesellschaft eingerichteten Prozesses, der die Erfassung der Risiken, die Einschätzung des Verfahrensausgangs sowie die bilanzielle Darstellung der rechtlichen Verfahren sicherstellt. Zum anderen führten wir Gespräche mit der internen Rechtsabteilung sowie weiteren mit den Sachverhalten vertrauten Abteilungen, externen Beratern und Rechtsanwälten der Gesellschaft, um uns die Entwicklungen und die Gründe, die zu den entsprechenden Einschätzungen geführt haben, erläutern zu lassen. Darüber hinaus haben wir die zugrunde liegenden Dokumente und Protokolle sowie die Berechnung für die jeweiligen Rückstellungen gewürdigt. Uns wurde die Einschätzung der gesetzlichen Vertreter zu den Entwicklungen in den genannten Bereichen in schriftlicher Form durch die Gesellschaft zur Verfügung gestellt.

Zudem haben wir die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft befragt. Zum Bilanzstichtag lagen zu den relevanten Verfahren Einschätzungen externer Rechtsanwälte vor, die die von den gesetzlichen Vertretern getroffene Risikoeinschätzung stützen.

Soweit hinsichtlich einzelner Teilsachverhalte zwischenzeitlich eine Einigung erzielt wurde, haben wir die ursprünglich geschätzten Beträge den finalen Verpflichtungen gegenübergestellt und uns so ein Bild über die Qualität der Schätzungen verschafft.

Schließlich haben wir die Angemessenheit der Darstellungen zu den genannten rechtlichen Verfahren im Konzernanhang beurteilt.

Unsere Schlussfolgerungen

Die von den gesetzlichen Vertretern getroffenen ermessensabhängigen Einschätzungen und Annahmen sind sachgerecht.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter beziehungsweise der Aufsichtsrat sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des zusammengefassten Lageberichts:

- die zusammengefasste Erklärung zur Unternehmensführung, auf die im zusammengefassten Lagebericht Bezug genommen wird.
- die im zusammengefassten Lagebericht enthaltenen lageberichtsforenden und als ungeprüft gekennzeichneten Angaben zur EU-Taxonomie in den Tabellen [B.32](#), [B.33](#) und [B.34](#), die als mit begrenzter Sicherheit geprüft gekennzeichnet sind.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen nicht den Konzernabschluss, die inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben sowie unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu

ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im zusammengefassten Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist und ob der zusammengefasste Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung sowie unter ergänzender Beachtung der ISA durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und zusammengefassten Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen beziehungsweise das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des zusammengefassten Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutende Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese

Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmens-tätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.
- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum zusammengefassten Lagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des zusammengefassten Lageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im zusammengefassten Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergabe des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der bereitgestellten Datei »mercedesbenzgroupag-2021-12-31-de.zip« (SHA256-Hashwert: 37ee71a1116a6c3a33141653c960a9e58618b174e9ab351626d6190610bb77da) enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts (im Folgenden auch als »ESEF-Unterlagen« bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat (»ESEF-Format«) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten bereitgestellten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden »Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts« enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2021 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten bereitgestellten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (10.2021)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist nachstehend weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende bereitgestellte Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Art. 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 31. März 2021 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 16. Juli 2021 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 1998 als Konzernabschlussprüfer der Mercedes-Benz Group AG tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Sonstiger Sachverhalt – Verwendung des Bestätigungsvermerks

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften zusammengefassten Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und der Konzernlagebericht – auch die im Bundesanzeiger bekanntzumachenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften zusammengefassten Lageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

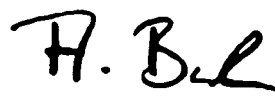
Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Alexander Bock.

Stuttgart, den 10. März 2022

KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft



Sailer
Wirtschaftsprüfer



Bock
Wirtschaftsprüfer

Kennzahlen Mercedes-Benz Group

(Fortgeführte und aufgegebene Aktivitäten)

	2021	2020	2021/2020
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
Absatz (in Einheiten)	2.751.366	2.840.402	-3
Umsatz	167.971	154.309	+9¹
EBIT	29.069	6.603	+340
Bereinigtes EBIT	19.230	8.641	+123
Konzernergebnis	23.396	4.009	+484
Ergebnis je Aktie (in €) ²	21,50	3,39	+534
Dividende je Aktie (in €)	5,00	1,35	+270
Free Cash Flow des Industriegeschäfts	8.606	8.259	+4
Bereinigter Free Cash Flow des Industriegeschäfts	10.882	9.155	+19
Nettoliiquidität des Industriegeschäfts (31.12.)	21.005	17.855	+18
Sachinvestitionen	4.579	5.741	-20
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	9.105	8.614	+6
Beschäftigte (31.12.) ³	172.425	275.943	-38

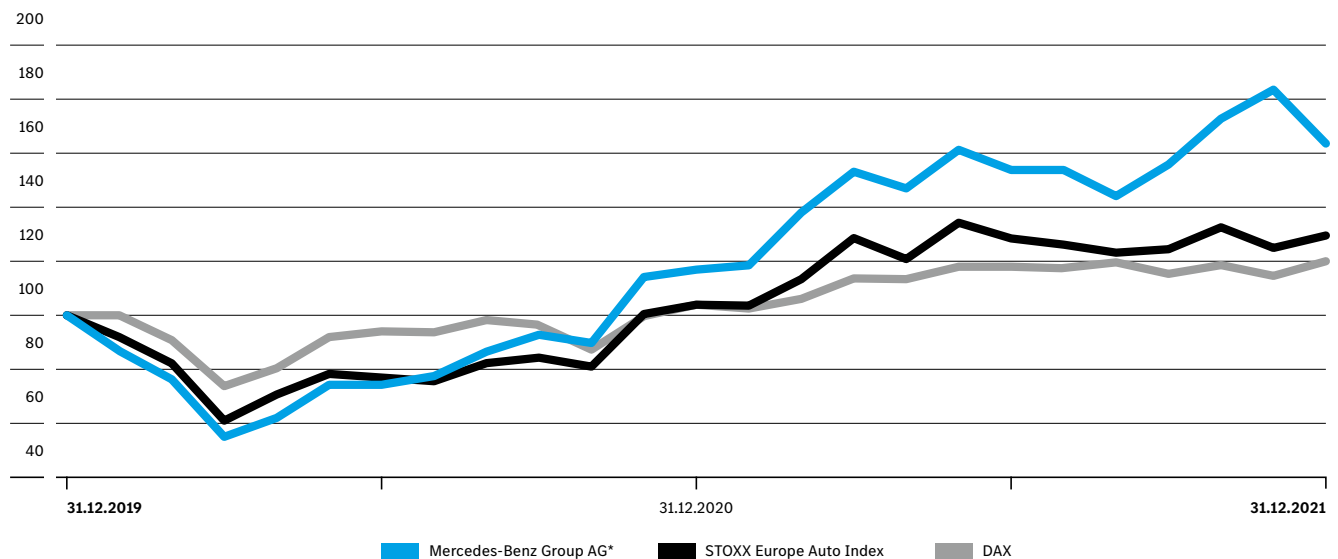
1 Bereinigt um Wechselkurseffekte, Anstieg des Umsatzes aus fortgeführten Aktivitäten um 11%.

2 Basierend auf dem Anteil der Aktionäre der Mercedes-Benz Group AG am Konzernergebnis.

3 Aktive Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte; zum 31.12.2021 ohne die Beschäftigten des abgespaltenen Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts.

E.01

Börsenkursentwicklung (indiziert)



* Mit dem Wirksamwerden der Abspaltung und Ausgliederung des Daimler-Nutzfahrzeuggeschäfts wurden die historischen Aktienkurse rückwirkend für die Zeit bis zum 9. Dezember 2021 mit dem Faktor 0,83945 angepasst.

Kennzahlen Geschäftsfelder

	2021	2020	2021/2020
€-Werte in Millionen			Veränd. in %
Mercedes-Benz Cars & Vans			
Absatz (in Einheiten)	2.330.169	2.461.884	-5
Umsatz	109.648	98.576	+11
EBIT	13.626	5.172	+163
Bereinigtes EBIT	13.914	6.802	+105
Umsatzrendite (in %)	12,4	5,2	.
Bereinigte Umsatzrendite (in %)	12,7	6,9	.
CFBIT	10.170	7.048	+44
Bereinigter CFBIT	12.295	7.917	+55
Bereinigte Cash Conversion Rate ¹	0,9	1,2	.
Sachinvestitionen	3.787	4.862	-22
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	7.695	7.199	+7
davon aktivierte Entwicklungskosten	2.262	2.391	-5
CO ₂ -Emissionen der Pkw-Neuwagenflotte in Europa nach WLTP (in g/km)	115	136	-15
Beschäftigte (31.12.) ²	158.228	162.120	-2
Mercedes-Benz Mobility			
Umsatz	27.941	27.699	+1
EBIT	3.493	1.436	+143
Bereinigtes EBIT	3.449	1.595	+116
Eigenkapitalrendite (in %)	22,3	9,8	.
Bereinigte Eigenkapitalrendite (in %)	22,0	10,9	.
Neugeschäft	63.631	67.786	-6
Vertragsvolumen (31.12.)	133.687	150.553	-11
Sachinvestitionen	78	39	+100
Beschäftigte (31.12.) ²	9.531	11.253	-15

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

2 Aktive Belegschaft ohne Ferienbeschäftigte.

Informationen im Internet

Weiterführende Informationen rund um die
Mercedes-Benz Aktie finden Sie in
der Rubrik Investoren unter

 group.mercedes-benz.com/investoren

Dort sind Geschäfts- und Zwischenberichte sowie
Einzelabschlüsse abrufbar. Darüber hinaus erhalten
Sie dort aktuelle Meldungen, den Finanzkalender,
Präsentationen, diverse Kennzahlenübersichten,
Informationen zum Börsenkurs und zusätzliche
Serviceangebote.

Wir bieten alle Geschäfts- und Zwischenberichte nur
noch online als PDF zum Download an.

 group.mercedes-benz.com/investoren/berichte-news

Weitere Informationen auf

 group.mercedes-benz.com

Mercedes-Benz Group AG

70546 Stuttgart

Tel. +49 711 17 0

 group.mercedes-benz.com

Investor Relations

Fax +49 711 17 94075

ir.mbg@mercedes-benz.com

Konzeption und Inhalt

Mercedes-Benz Group AG

Investor Relations

